

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

INSTITUTIONS

PROFESSIONNELLES

COOPÉRATIVES, MUTUALISTES ET D'ASSISTANCE

ORGANISÉES POUR LA PROTECTION DES MARINS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le 20 novembre, à 2 heures 1/2

PAR

Émile THÉRASSE

Rédacteur au Ministère de la Marine.

Président : M. RAOUL JAY, professeur.

Suffragants : { M. GIDE, professeur.
 { M. SOUCHON, agrégé.

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, RUE SOUFFLOT, 13

1899

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

INSTITUTIONS

PROFESSIONNELLES

COOPÉRATIVES, MUTUALISTES ET D'ASSISTANCE

ORGANISÉES POUR LA PROTECTION DES MARINS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le 20 novembre, à 2 heures 1/2

PAR

Émile THÉRASSE

Rédacteur au Ministère de la Marine.

Président : M. RAOUL JAY, professeur.

Suffragants : { *M. GIDE, professeur.*
M. SOUCHON, agrégé.



PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, RUE SOUFFLOT, 13

1899

INTRODUCTION

L'Inscription maritime, instituée par Colbert et régie ultérieurement par la loi du 3 brumaire an iv, puis par celles toutes récentes des 24 décembre 1896 et 20 juillet 1897, a soumis les marins à des obligations très rigoureuses et, comme par juste compensation, leur a conféré des privilèges.

Actuellement, la durée de l'assujettissement militaire des inscrits maritimes s'étend de l'âge de 18 ans à celui de 50 ans (art. 5, loi du 24 décembre 1896), période sensiblement plus longue que celle de l'assujettissement au service dans l'armée de terre. Afin de pourvoir aux besoins en hommes de la marine de guerre, l'Administration suit constamment les marins dans leurs embarquements sur les navires de commerce, ce qui permet de les rappeler au service de l'État, dans les cas prévus par la loi. De plus, à bord des bâtiments de commerce, le service est soumis à une discipline rigoureuse, quasi militaire, que le décret disciplinaire et pénal du 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril 1898, a sanctionnée par de sévères pénalités.

L'homme voué à de pareilles obligations, sans compter les dangers et les durs labeurs du métier de marin, a légitimement droit à certaines faveurs, à certains privilèges que les lois lui ont d'ailleurs accordés. Les refuser, ces faveurs, n'y point penser même, c'eût été non seulement une injustice, mais une imprudence, compromettant le recrutement de l'armée de mer. Nous savons par les résultats combien étaient bonnes les vues de Colbert. Ainsi les principes de justice et de prudence, qui doivent présider ensemble à la confection et à l'application des lois sociales, s'exercèrent d'abord en faveur des marins ; et notre législation, dans les lois qui régissent l'inscription maritime, a depuis longtemps réalisé plusieurs des *desiderata* formulés dans ces dernières années en faveur des ouvriers des industries terriennes.

C'est sous la surveillance, sous le patronage, pourrait-on dire, de l'autorité maritime, qu'a lieu l'engagement des marins à bord des navires de commerce ; cette même autorité mentionne au rôle d'équipage le chiffre du salaire convenu ; elle en perçoit le montant à l'époque du désarmement du navire et en fait la remise à l'intéressé.

Ces salaires sont insaisissables, sauf dans certains cas spéciaux rigoureusement délimités (ordonnance du 1^{er} novembre 1745) ; ils sont de plus l'objet d'une série de mesures de garantie édictées au livre II du Code de commerce.

Le rapatriement des marins délaissés à l'étranger ou dans les colonies françaises, pour quelque cause que ce soit, est assuré par les dispositions des décrets des 22 septembre 1891 et 24 décembre 1896.

L'industrie de la pêche et de la vente du poisson sur les

côtes est réservée aux marins; eux seuls ou leurs femmes, veuves et orphelines non mariées ont droit à la concession gratuite de parties de plage pour l'établissement de pêcheries mobiles ou pour le parquage des coquillages ou crustacés provenant de leur propre pêche (art. 49, loi du 24 décembre 1896).

Ajoutons qu'aux termes de l'article 50 de la même loi, les inscrits maritimes ont droit, sur les fonds de la Caisse des Invalides de la Marine, à des pensions et à des secours dans les conditions fixées par les actes organiques de cet établissement.

Ces dispositions protectrices, inscrites dans une législation bien assise, ont un fonctionnement régulier et satisfaisant. Demandons-nous, cependant, si ces mesures tutélaires ne peuvent s'accroître, se compléter, en tenant compte des progrès réalisés par d'autres moyens dans l'amélioration du sort d'autres catégories de travailleurs. Certes, c'est surtout chez ces grands enfants nomades, sans idée de prévoyance, que sont les marins, qu'il importe de faire naître le goût de l'association professionnelle, de la mutualité, de la coopération, de l'assistance. Nous avons pensé que l'on trouverait un intérêt réel à connaître les efforts faits dans ce sens et nous nous sommes proposé de les indiquer. Nous avons cru devoir également exposer la genèse et le fonctionnement de la nouvelle loi du 21 avril 1898, portant création d'une caisse de prévoyance en faveur des marins victimes d'accidents professionnels. Enfin, nous donnons des indications sur nombre de sociétés privées dont il faut louer le zèle ainsi que l'intelligente et efficace initiative.

Parfois nous nous sommes trouvé en présence d'essais

timides, de simples ébauches, mais nous avons été soutenu par la sympathie que mérite la classe des travailleurs marins et par l'espoir, la certitude même que ces efforts, qui sont continus, se généraliseront et aboutiront à de considérables améliorations.

PREMIÈRE PARTIE

INSTITUTIONS PROFESSIONNELLES ET COOPÉRATIVES

PREMIÈRE SECTION

Constitution et portée des syndicats professionnels maritimes.

1. — Les membres des diverses professions maritimes ont suivi assez tardivement le mouvement syndical déterminé, parmi les autres catégories de travailleurs, par la loi du 21 mars 1884.

Cette situation est le résultat à la fois de l'insouciance habituelle des hommes de mer et de la tutelle exercée sur eux par l'État, tutelle qui, quoique dans une mesure insuffisante, leur assure certains des avantages visés par la loi précitée.

Aussi bien, le Département de la Marine, qui eût pu encourager chez les inscrits maritimes le mouvement syndical, a tardé quelque peu à s'engager dans cette voie.

Les autorités maritimes locales, seules, en contact plus direct avec les diverses catégories de marins, ont compris les bienfaits que ceux-ci pourraient tirer de l'association syndicale et ont réussi à fonder plusieurs syndicats, tant par voie de persuasion que par initiative personnelle.

Une revue rapide des différentes professions maritimes permettra de mieux saisir les avantages que chacune d'elles pourrait retirer de l'association syndicale.

2. — Et d'abord, le mouvement que nous préconisons doit s'étendre, est-il besoin de le dire, tant aux armateurs qu'aux capitaines ou marins, ces deux grandes catégories de personnes correspondant respectivement à l'élément patronal et à l'élément salarié visés à la fois par la loi du 21 mars 1884.

En ce qui concerne les armateurs, que de bienfaits peut leur procurer un groupement syndical bien compris ! Eux aussi, il est vrai, participent, parallèlement au personnel qu'ils embarquent, à la sollicitude de l'État. Leurs intérêts pécuniaires sont soutenus par la concession des primes à la construction et à la navigation instituées par la loi du 30 janvier 1893. Mais, sans parler des améliorations qui pourraient être apportées à cet acte législatif, que de questions touchant aux intérêts les plus immédiats de la navigation et du commerce maritime, peuvent être utilement engagées et résolues, grâce à l'initiative d'un puissant syndicat professionnel des armateurs français !

Envisageons, d'autre part, la situation des salariés de la marine marchande, en rangeant sous cette appellation à la fois les capitaines, mécaniciens et marins de toutes catégories qui composent les équipages du commerce.

Pour eux, comme nous le disions au début, une institution d'État bienfaisante entre toutes, l'Établissement des Invalides de la Marine, a créé des pensions de retraites dites demi-soldes et distribue dans certains cas de légers secours à leurs veuves et à leurs orphelins. A ces bienfaits viendront bientôt se joindre ceux que procurera l'appli-

cation de la nouvelle loi du 21 avril 1898 portant création d'une Caisse de prévoyance contre les accidents dont les marins sont victimes dans l'exercice de leur profession.

Mais tous les besoins, toutes les misères auxquels sont exposés les hommes de mer ne sauraient trouver dans ces institutions d'État leur entière sauvegarde. L'État aide les marins, mais aussi il est bon qu'ils s'aident eux-mêmes, et les syndicats leur fournissent précisément d'excellentes bases pour la constitution de mutualités de tout genre.

En dehors même des intérêts pécuniaires, une foule d'améliorations peuvent résulter de l'action de syndicats soutenant, auprès des armateurs ou des pouvoirs publics, les questions professionnelles. Le mode d'engagement des marins, la quotité des salaires, le régime alimentaire à bord, etc., rentrent éminemment dans les attributions de l'activité syndicale.

3. — Des difficultés se sont élevées dès l'apparition de la loi du 21 mars 1884 sur l'interprétation à donner à l'article 3, aux termes duquel « les syndicats professionnels » ont exclusivement pour objet l'étude et la défense des » intérêts économiques industriels, commerciaux et agricoles. » Quelques auteurs, prenant ces expressions dans un sens trop étroit, croyaient pouvoir refuser le droit de se syndiquer aux membres de toutes professions qui ne revêtaient pas un caractère industriel, commercial ou agricole proprement dit. Dans ce système, les marins des diverses catégories, à l'exception peut-être des pêcheurs qui vendent le produit de leur pêche et qui, à ce point de vue, peuvent avoir des intérêts réellement commerciaux, n'auraient pu former de syndicats.

Mais cette manière de voir est et doit être abandonnée

comme contraire tant à l'esprit qu'à la lettre même de la loi de 1884.

M. Boullaire, dans son *Manuel des syndicats professionnels agricoles*, fait remarquer que le texte de l'article 3 précité, tel qu'il est inséré au *Bulletin des lois*, porte une virgule entre les mots « économiques » et « industriels. » Dès lors il apparaît que pour former un syndicat, il suffit de justifier d'intérêts soit économiques, soit industriels, soit agricoles. Or, l'intérêt « économique » est propre à toutes les professions et notamment à celle de marin.

D'autre part, il convient de reproduire ici un passage du rapport présenté au Sénat par M. Tolain sur le projet de loi relatif aux syndicats professionnels :

« On a cru d'abord, parce que la Commission s'était »
» servie du mot syndicat professionnel, qu'elle voulait en »
» restreindre, limiter et circonscrire l'application aux »
» seuls ouvriers qui travaillent manuellement, aux ou- »
» vriers industriels. Jamais la Commission n'a eu une pa- »
» reille pensée; elle estime au contraire que la loi qui nous »
» est soumise est une loi très large, dont se serviront un »
» très grand nombre de personnes auxquelles tout d'abord »
» on n'avait pas pensé : les gens de bureau, par exemple, »
» les comptables, commis et employés de toute espèce; »
» en un mot, toute personne qui exerce une profession, »
» ainsi qu'il est dit dans la loi, aura le droit de se servir »
» de la nouvelle législation... »

Enfin, la circulaire du Ministre de l'Intérieur en date du 25 août 1884, interprétative de la loi du 21 mars, tire du silence de la loi et des travaux préparatoires cette conclusion que « la loi est faite pour tous les individus exerçant

» un métier ou une profession, par exemple, les employés
» de commerce, les cultivateurs, etc. »

4. — Nous croyons avoir suffisamment établi le droit pour les marins de former des syndicats, et ce droit ne leur a d'ailleurs jamais été contesté par l'Administration. Il convient toutefois, pour être complet, d'examiner la situation d'une catégorie particulière de marins, les pilotes, qui, par le rude service auquel ils sont astreints, ont droit certes autant que tous autres à la qualification d'hommes de mer. Les pilotes, pour les raisons énumérées ci-après, ne peuvent former de syndicats professionnels.

La question de savoir si les pilotes lamaneurs chargés de la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports pouvaient bénéficier des dispositions de la loi du 21 mars 1884, s'est posée dans les circonstances suivantes et a été résolue par la négative, sur les instances du Département de la Marine.

Le 28 septembre 1893, l'administration maritime du port de Nantes signalait au Ministre la formation à Saint-Nazaire d'un syndicat professionnel comprenant à la fois d'anciens pilotes, des pilotes et aspirants pilotes en exercice et des gens de service employés sur les bateaux pilotes.

L'article 5 des statuts de cette association, notamment, donnait lieu à des réserves expresses de la part de l'autorité maritime :

« Le président, y était-il dit, représente le syndicat
» dans les rapports qu'il y a lieu d'avoir avec les autorités. »

Or, ce sont les autorités maritimes qui se trouvent surtout en rapport avec les pilotes, et ceux-ci leur parais-

saient devoir être exclus, pour les motifs ci-après, du bénéfice de la loi de 1884 qui, ayant pour objet l'étude et la défense des intérêts économiques, commerciaux et agricoles, ne peut être appliquée ni à une profession privilégiée, ni à un service public.

En effet, la profession de pilote est privilégiée, attendu que le décret organique du 12 décembre 1806 a déterminé l'admission dans la corporation, l'ordre et la nature des travaux et la rémunération des services.

Aussi bien le pilotage est un service public, puisqu'il est exercé par des agents commissionnés, sous la direction d'une autorité publique. Le décret précité de 1806 et antérieurement la loi des 9-13 août 1792 ont attribué à l'Administration de la Marine la nomination des pilotes et aspirants pilotes ; — l'organisation de la surveillance du service du pilotage ; — l'autorité disciplinaire sur les pilotes ; — une participation à l'établissement des taxes imposées aux navires et qui rémunèrent les services des pilotes (décrets portant règlements de pilotage dans les 5 arrondissements maritimes) ; — enfin, une part dans l'administration des caisses de pilotage.

Les relations de l'Administration de la Marine s'exercent donc, soit à l'égard des pilotes individuellement, soit des corps de pilotes organisés ou représentés par leurs chefs ou par des délégués, suivant des formes légales et réglementaires qui ne peuvent se concilier avec la constitution des syndicats professionnels (1).

Le Département du Commerce, saisi de la question par celui de la Marine, a opiné au contraire pour la recon-

(1) Dépêche du Ministre de la Marine, 4 novembre 1893.

naissance aux pilotes du droit de former des syndicats professionnels.

En tant que profession privilégiée, celle des pilotes était comparée à celle des médecins, qui, bien que soumis à l'obligation de passer des examens et de produire des diplômes, ont été autorisés par la loi du 30 novembre 1892 (art. 13) à se former en syndicats.

Quant à la qualification d'agents d'un service public, le Département du Commerce ne croyait pas devoir l'attribuer aux pilotes, « dont les services sont rétribués par » ceux qui en font usage et qui ne peuvent dès lors être » considérés comme des salariés de l'État (1). »

L'Administration de la Marine n'accepta pas cette manière de voir et insista de nouveau auprès du Département du Commerce pour obtenir la dissolution du syndicat professionnel des pilotes de Saint-Nazaire.

L'analogie entre la situation des pilotes et celle des médecins n'est en effet qu'apparente, et d'ailleurs la loi de 1884 n'avait pas paru applicable de plein droit à ces derniers, puisque c'est à la suite de décisions judiciaires défavorables à cette application, que la loi du 30 novembre 1892 a, par son article 13, reconnu expressément aux médecins le droit dont il s'agit. Il est d'ailleurs à remarquer que cet acte législatif n'autorise la défense des intérêts professionnels des médecins qu'à l'égard de toutes personnes autres que l'État, les départements ou les communes.

Or, toutes les conditions du service des pilotes (nomination, limitation et hiérarchie du personnel) sont fixées par l'État; c'est lui également qui fixe le taux de la ré-

(1) Lettre du Ministre du Commerce, 28 novembre 1893.

munération qu'ils doivent recevoir des capitaines. Donc si quelque réclamation à raison de ces bases venait à être soulevée par les pilotes, ce ne peut être que vis-à-vis de l'État, et le syndicat professionnel de pilotes, qui deviendrait en pareille circonstance l'interprète de ces réclamations, ferait précisément ce que l'article 13 de la loi de 1892 précitée a entendu interdire expressément aux médecins (1).

Il convient d'ajouter au surplus que les intérêts des pilotes sont suffisamment sauvegardés par la législation existante. Les taxes ne sont établies qu'après une enquête minutieuse où sont appelées à délibérer les assemblées instituées par la loi du 15 août 1792 et par le décret organique du 12 décembre 1806, et les pilotes sont représentés dans l'une d'elles. Enfin, pour l'application du tarif ou pour toute autre raison de service, ils peuvent adresser des pétitions au Ministre de la Marine par la voie hiérarchique.

A la suite de cet échange de vues, le Département du Commerce, se rangeant à l'avis de celui de la Marine, a saisi de l'affaire le Ministre de la Justice. Suivant les instructions de ce dernier, le parquet de Saint-Nazaire a invité le syndicat des pilotes de ce port à se dissoudre comme ne rentrant pas dans les termes de la loi du 21 mars 1884.

Depuis lors aucune nouvelle tentative n'a été faite par les pilotes pour la formation de syndicats professionnels.

5. — Nous avons indiqué quelle était la limitation des syndicats professionnels maritimes, quant aux titulaires des droits qu'ils confèrent ; voyons maintenant les restric-

(1) Dépêche du Ministre de la Marine, 19 décembre 1893.

tions que la qualité même de marin apporte à l'exercice de ces droits.

Les nécessités de la vie maritime, le besoin d'une discipline quasi militaire servant de base aux rapports entre les autorités du bord et les matelots ont été prévus et sanctionnés par le décret-loi disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril 1898.

Examinons la situation que créent à certains points de vue aux syndicats maritimes les dispositions combinées de ce décret d'une part et de la loi du 21 mars 1884 d'autre part.

Une grande innovation de la loi de 1884 est celle de son article 1^{er}, § 1^{er}, ainsi conçu :

« Sont abrogés la loi des 14-27 juin 1791 et l'article 416 » du code pénal. »

« De cette abrogation, dit la circulaire du Ministre de l'Intérieur en date du 25 août 1884, résultent les conséquences suivantes :

» 1^o Le droit de se concerter, en vue de préparer une grève, n'est plus un délit, ni pour les syndicats des patrons, d'ouvriers, d'entrepreneurs d'ouvrage, ni pour les ouvriers, patrons, entrepreneurs d'ouvrage non syndiqués ;

» 2^o Cessent d'être considérées comme des atteintes au libre exercice de l'industrie et du travail les amendes, défenses, prescriptions, interdictions, prononcées par suite d'un plan concerté. »

Nous lisons au contraire dans le décret-loi disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24 mars 1852, article 60, modifié par la loi du 15 avril 1898 :

« Les délits maritimes sont :

-
- » 12° La désertion
-
- » 14° La rébellion non armée envers le capitaine ou l'officier commandant le quart, lorsqu'elle a lieu en réunion d'un nombre quelconque de personnes, sans excéder le tiers des hommes de l'équipage y compris les officiers. »

Citons encore les articles 65, 66, 69 et 70 du décret du 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril 1898, qui définissent et punissent la désertion :

« ART. 65. — Les gens de mer, mécaniciens, chauffeurs » et médecins français ou étrangers (1) qui, dans un port » de France, s'absentent sans permission pendant trois fois » vingt-quatre heures de leur navire ou du poste où ils » ont été placés, ou laissent partir leur navire sans se rendre à bord, sont réputés déserteurs et punis de 15 jours » à 6 mois de prison. »

« ART. 66. — Sont également réputés déserteurs et punis d'un mois à un an de prison les gens de mer, etc., » qui dans les colonies françaises, sur une rade étrangère » ou dans un port étranger, s'absentent sans permission » pendant deux fois vingt-quatre heures de leur navire » ou du poste auquel ils ont été placés, ou laissent partir » leur navire sans se rendre à bord. »

(1) Cette énumération est limitative. Le législateur de 1898 n'a pas admis que les gagistes et déserteurs civils (cuisiniers, maîtres d'hôtel, etc.), qui figurent au rôle d'équipage, mais ne sont pas employés à la manœuvre du navire, puissent être réputés déserteurs et poursuivis comme tels. Cette exclusion a même donné lieu en 1898 à des réclamations de diverses compagnies de navigation auxquelles l'Administration de la Marine a dû opposer constamment une fin de non-recevoir.

« ART. 69. — Tout déserteur perd le droit à la solde par
» lui acquise sur le bâtiment auquel il appartenait le jour
» du délit. S'il est marié, un tiers de cette solde retourne
» à sa femme, un tiers à l'armement, un tiers à la Caisse
» des Invalides de la Marine. Dans le cas contraire, la
» moitié de cette solde retourne à l'armement, l'autre
» moitié est versée à la Caisse des Invalides de la Marine. »

« ART. 70. — Les complices de la désertion sont punis
» des mêmes peines que le déserteur.

» Une amende de 16 à 500 francs sera ajoutée à leur
» peine, s'ils ne font pas partie de l'équipage. »

De l'examen des diverses dispositions qui précèdent, il
résulte que le droit de grève est singulièrement limité
pour les marins syndiqués ou non.

Il va sans dire tout d'abord que l'article 1^{er} de la loi de
1884 ne saurait paralyser les dispositions du décret de
1852, puisque la loi du 15 avril 1898, en les modifiant sur
quelques points de détail, a eu pour but de leur donner
une force et une portée nouvelles.

Ainsi donc les catégories de marins visées dans les ar-
ticles précités sur la désertion ne pourront en aucun cas
exercer le droit de grève une fois leur engagement con-
tracté par devant l'autorité maritime.

Toutefois, des marins syndiqués ou non et libres d'en-
gagement pourraient se grouper pour organiser une
grève, dans les mêmes conditions que tous autres tra-
vailleurs.

6. — Nous donnons ci-après l'énumération des syndi-
cats maritimes existants au 1^{er} janvier 1899, avec la date
de leur fondation et divers renseignements sommaires sur
l'organisation de chacun d'eux :

Union syndicale des marins réunis de France (section de Dunkerque), fondée à Dunkerque le 1^{er} novembre 1891.

Défense des intérêts généraux des marins français.

En outre du bureau, composé de 8 membres, qui étudie toutes les questions soumises à l'Union, une Commission comprenant un ou plusieurs syndics de chaque spécialité (mécaniciens, chauffeurs, timoniers, etc.), sert d'organe de contrôle et de propagande. Chaque trimestre, les syndics exposent en assemblée générale les besoins et revendications de leurs spécialités respectives.

Cotisation des syndiqués : 1 fr. par mois pour les capitaines et assimilés ; 0 fr. 75 pour les autres.

Union syndicale des mécaniciens navigateurs du Nord, fondée à Dunkerque le 1^{er} janvier 1893.

Étude et défense des intérêts économiques des syndiqués ; fondation de bibliothèques et de cours d'instruction professionnelle à l'usage des apprentis.

Tout mécanicien navigateur ou sédentaire français, âgé de 21 ans accomplis, peut faire partie du syndicat.

Les pouvoirs du syndicat résident entièrement dans l'Assemblée générale qui se réunit au moins une fois l'an et plus souvent, en cas d'urgence.

A fondé une caisse de secours immédiats.

Syndicat des armateurs de bateaux de pêche à vapeur, fondé au Portel le 6 octobre 1895.

Défense des intérêts communs des syndiqués ;

Protection de la pêche côtière ;

Développement du commerce du poisson frais.

Ne peuvent être membres du syndicat que les armateurs de bateaux à vapeur faisant la pêche aux cordes.

Les décisions sont prises dans les réunions mensuelles.

Syndicat des armateurs de Boulogne, fondé à Boulogne le 28 mai 1890.

Défense des intérêts corporatifs des associés ;

Étude et défense des intérêts de la pêche et du commerce des salaisons en ce qui concerne chacun de ses membres.

Versement annuel de 100 fr. par membre.

Syndicat des marins pêcheurs du quartier de Boulogne, fondé à Boulogne le 16 février 1898.

Amélioration du sort des marins syndiqués.

Syndicat commercial maritime de Saint-Valery-en-Caux, fondé à Saint-Valery-en-Caux le 13 mars 1898.

Amélioration du sort de ses membres.

Comité des armateurs à la grande pêche de Fécamp, fondé à Fécamp le 1^{er} février 1892.

Représente les armateurs dans leurs réclamations près du Gouvernement; défend au besoin leurs intérêts dans leurs rapports avec leurs acheteurs et fournit des arbitres en cas de contestations; s'occupe de tout ce qui peut favoriser le développement des armements pour Terre-Neuve.

Le syndicat se réunit chaque année en juin et extraordinairement sur la convocation du président.

Le bureau exécute les mesures arrêtées en commun.

Droit d'admission de 15 fr. par adhérent, et cotisation annuelle de 30 fr. par navire.

Comité des armateurs à la petite pêche, fondé à Fécamp en 1825.

Même organisation que la société précédente; s'occupe de la pêche du hareng et du maquereau.

Les ressources consistent en retenues sur le produit de la vente du poisson.

Syndicat des capitaines au long cours et maîtres au cabotage de Fécamp, fondé à Fécamp le 8 février 1887.

Représente les capitaines dans leurs réclamations près du Gouvernement.

Le syndicat se réunit, chaque année, en janvier.

Le bureau exécute les mesures arrêtées en commun.

Droit d'admission de 5 fr. et cotisation de 1 fr. par membre.

Syndicat des officiers mécaniciens navigateurs du Commerce,
fondé au Havre le 1^{er} février 1894.

Revendique tous les droits des mécaniciens devant les pouvoirs publics, et les aide devant la justice pour faits relatifs à la corporation ; s'occupe des intérêts de la corporation afin d'arriver à leur solution par les moyens les plus pratiques ; prend l'initiative de toutes mesures propres à sauvegarder l'intérêt commun.

Une Commission d'études composée de membres du bureau, lesquels peuvent s'adjoindre d'autres membres du syndicat, se réunit une fois par mois. Les rapports sont soumis à l'approbation de l'assemblée générale, mensuelle également.

Un bulletin mensuel publie tous les actes officiels intéressant la corporation.

Cotisation annuelle de 18 fr. par adhérent.

Chambre syndicale des marins du commerce, fondée au Havre
le 8 octobre 1896.

Revendique les droits des inscrits maritimes devant les pouvoirs publics et les aide devant la justice pour faits relatifs à leur profession.

S'occupe du placement gratuit des marins.

Procure la nourriture et le logement gratuits pendant huit jours à tous les naufragés.

Le bureau, dont les réunions sont hebdomadaires, examine toutes les réclamations des adhérents. Toutes ses décisions sont soumises à l'approbation des assemblées générales qui ont lieu chaque mois.

Cotisation des membres actifs : 0 fr. 50 par mois ; des membres honoraires : 12 fr. par an.

Chambre syndicale des marins de Villerville, fondée à Villerville le 2 octobre 1892.

Revendique les droits des inscrits maritimes.

Les assiste devant la justice pour faits relatifs à la profession.

Prend l'initiative de toutes mesures d'intérêt commun.

Accorde des secours pécuniaires aux syndiqués blessés à la mer, et, en cas de décès, à leurs familles.

Le bureau examine, approuve ou rejette toutes les demandes des syndiqués; ses décisions sont soumises à l'approbation de l'assemblée générale qui se réunit tous les 3 mois.

Cotisation de 0 fr. 50 par mois pour les membres actifs; de 12 fr. par an au minimum pour les membres honoraires.

Chambre syndicale du commerce maritime de Trouville-Deauville, fondée à Deauville en décembre 1887.

Défense des intérêts maritimes et commerciaux locaux.

Principales questions étudiées en 1898 :

Amélioration du port;

Dragages;

Tarif de transport des bois du Nord.

Cotisation annuelle de 30 fr. par membre.

Syndicat des armateurs du quartier maritime de Paimpol, fondé à Paimpol en 1894.

Groupement et défense des intérêts de l'armement pour la pêche de la morue sur les côtes d'Islande.

18 adhérents représentant 31 navires.

Cotisation annuelle de 10 fr. par navire.

Syndicat professionnel des patrons et marins pêcheurs de Camaret, fondé à Camaret le 19 juin 1897.

Relèvement du prix de vente de la sardine.

Achat direct de la roque et des filets pour le compte des adhérents.

Syndicat professionnel de patrons et marins pêcheurs de Morgat, fondé à Morgat le 20 juillet 1897.

Même objet que la société ci-dessus.

Cotisation de 4 fr. par mois.

Syndicat professionnel des patrons pêcheurs de Douarnenez, fondé à Douarnenez le 6 juillet 1896.

1^o Relèvement du prix du poisson;

2^o Secours en cas de perte de matériel de pêche.

Syndicats professionnels des marins pêcheurs, fondés à Douarnenez le 9 novembre 1896 ; à Tréboul en juillet 1896 ; à Audierne en mars 1897 ; au Guilvinec en février 1897 ; à Concarneau en juin 1890, pour le relèvement du prix du poisson et pour la réglementation des prix de vente.

Syndicat des capitaines au long cours, fondé à Saint-Nazaire le 6 novembre 1892.

Rechercher par l'étude des intérêts maritimes et commerciaux toutes les améliorations possibles.

Prendre la défense des syndiqués et revendiquer leurs droits auprès des pouvoirs publics ; prendre toutes décisions paraissant opportunes dans l'intérêt du corps, ainsi que des inscrits.

Le Conseil d'administration, composé de 11 membres, nomme un bureau qui est, en somme, le vrai moteur du syndicat. Ce bureau, qui comprend le président, un des vice-présidents et le trésorier, prépare les affaires à soumettre au conseil, dont les réunions sont mensuelles.

Toutes les questions d'ordre général, financier, électoral, relatives au syndicat, sont soumises à l'assemblée générale qui se réunit deux fois l'an et dont les décisions sont définitives.

Cotisation de 20 fr. par membre et par an.

Union des mécaniciens navigateurs brevetés, fondée à Nantes le 4^{er} janvier 1895.

Étude et défense des intérêts économiques des syndiqués ; fondation de bibliothèques où les membres pourront puiser les renseignements qui pourraient leur être utiles.

Tout mécanicien navigateur breveté français, âgé de 21 ans, peut faire partie du syndicat.

Les pouvoirs du syndicat résident entièrement dans l'assemblée

générale qui se réunit au moins une fois l'an et plus souvent en cas d'urgence.

Droit d'entrée de 5 fr. et cotisation mensuelle de 1 fr. par adhérent.

Syndicat nantais des armateurs et des industries maritimes, fondé à Nantes le 7 juin 1892.

Resserrer les rapports entre les armateurs, capitaines, constructeurs, fournisseurs de navires et autres personnes dont la profession se rattache à la construction et à l'armement des navires;

Protéger et défendre leurs intérêts communs; aider au développement de la marine marchande française et soutenir ses intérêts auprès du Gouvernement.

Une chambre syndicale composée de 12 membres a les pouvoirs les plus étendus pour administrer le syndicat; elle se réunit au moins tous les deux mois.

Une assemblée générale du syndicat a lieu au moins une fois l'an. Cotisation annuelle de 10 fr. par adhérent.

Syndicat des armateurs des bateaux à vapeur du port de Nantes, fondé à Nantes le 23 mai 1893.

Recherche, étude et suite de toutes demandes ou réclamations jugées nécessaires; défense des intérêts du commerce, tant envers les tiers qu'auprès des autorités et administrations.

Une commission exécutive de 3 membres élus agit au nom du syndicat toutes les fois qu'il y a lieu; elle fait aussi œuvre de conciliation entre les syndiqués, quand ceux-ci préfèrent éviter les tribunaux.

Chambre syndicale des inscrits maritimes de la Loire-Inférieure, fondée à Nantes en février 1893.

Revendique les droits de la corporation et défend les intérêts communs.

Réunion mensuelle du bureau.

Cotisation mensuelle de 0 fr. 60 par membre.

Chambre syndicale des marins pêcheurs des Sables-d'Olonne, fondée aux Sables-d'Olonne en juillet 1896.

1^o Relèvement du prix de vente du poisson ;

2^o Société de secours mutuels.

Union syndicale des marins pêcheurs et du commerce, fondée à La Rochelle le 24 novembre 1895.

Revendication des droits de la corporation et défense des intérêts communs.

Les statuts prévoient la création, dès que l'état de la caisse le permettra, d'une caisse de secours mutuels pour les syndiqués malades ou naufragés.

Une commission de 9 membres est chargée de l'étude de toutes les propositions soumises au syndicat, avant qu'elles soient portées devant l'assemblée générale mensuelle.

Droit d'entrée de 1 fr. et cotisation de 0 fr. 50 par mois pour les membres participants ; de 5 fr. par an pour les membres honoraires.

Union syndicale et société de secours des inscrits maritimes de Royan, fondée à Royan le 1^{er} mai 1892.

Défense des intérêts des marins du quartier de Royan.

Le bureau est chargé d'administrer une caisse destinée à venir en aide aux syndiqués qui ne peuvent plus naviguer par accident, maladie ou vieillesse, ainsi qu'à leurs veuves et orphelins.

Cotisation de 1 fr. 50 par mois et par adhérent.

Syndicat des capitaines au long cours de Bordeaux, fondé à Bordeaux le 29 juin 1885.

Recherche et réalisation de toutes les améliorations susceptibles d'être obtenues par l'étude des intérêts maritimes et commerciaux.

Une chambre syndicale, composée de 9 membres, a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration du syndicat. Elle se réunit sur la convocation de son président, toutes les fois qu'il est nécessaire.

Assemblée générale 2 fois par an au moins.

Cotisation annuelle de 5 fr. par adhérent.

Société mutuelle de bienfaisance des capitaines au long cours, fondée à Bordeaux en 1867, transformée en syndicat professionnel en 1892.

Aide aux sociétaires nécessiteux et, en cas de décès, à leurs veuves, enfants ou ascendants ;

Soumission à l'attention de la Chambre de commerce, étude et discussion de toutes questions concernant directement les capitaines au long cours.

La Société est administrée par un conseil de 6 membres qui se réunit au moins une fois par mois.

Assemblée générale bisannuelle.

Droit d'admission de 5 fr. et cotisation annuelle de 20 fr. par adhérent.

Union syndicale des inscrits maritimes de France, fondée à Bordeaux en janvier 1888.

Relèvement de la marine marchande ;

Amélioration morale et matérielle du personnel naviguant ;

Amélioration des pensions par la réfection de la Caisse des Invalides et l'augmentation des retenues sur la solde ; organisation d'une caisse de secours mutuels pour les membres malades et naufragés.

Administrée par un bureau comprenant :

1 Président, 1 Vice-Président, 1 Trésorier, 2 Secrétaires, 2 Syndics contrôleurs.

Ces derniers tiennent compte des besoins de leurs spécialités respectives et en saisissent l'assemblée générale mensuelle.

Cotisation mensuelle de 0 fr. 50 par membre.

Syndicat professionnel des patrons pêcheurs de Collioure, fondé à Collioure le 9 octobre 1898.

Écoulement des produits de pêche.

Syndicat des marins et pêcheurs de la ville d'Agde, fondé à Agde le 29 janvier 1897.

Défense des intérêts corporatifs.

Chambre syndicale des marins et pêcheurs de l'Étang de Thau, fondée à Cette le 5 avril 1889.

Défense des intérêts corporatifs et secours mutuels.

Chambre syndicale des marins et pêcheurs de la ville de Cette (arts traïnants de la mer), fondée à Cette le 5 mars 1893.

Défense des intérêts corporatifs.

Chambre syndicale des marins et pêcheurs de La Courantille, fondée à Cette le 18 août 1893.

Défense des intérêts corporatifs.

Syndicat professionnel des pêcheurs de Martigues, fondé à Martigues le 29 juin 1891.

Défense des intérêts communs.

Syndicat des pêcheurs inscrits marins de Martigues, fondé à Martigues le 18 septembre 1898.

Défense des intérêts communs et secours mutuels.

Syndicat professionnel des marins inscrits de Berre, Mari-gnane et Saint-Chamas, fondé à Berre en mai 1892.

Défense des intérêts communs.

Syndicat marseillais de la marine marchande, fondé à Marseille le 23 mars 1891.

Resserrer les rapports entre armateurs, C^{ies} de navigation et toutes personnes intéressées à la marine marchande à Marseille;

Protection et défense de leurs intérêts communs; aider au développement de la marine marchande française; la représenter et

la soutenir vis-à-vis du Gouvernement ; étude de toutes questions intéressant la marine marchande, tant en France qu'à l'étranger.

Un conseil syndical de 15 membres a les pouvoirs les plus étendus pour administrer le syndicat ; ses réunions ont lieu au moins une fois tous les 2 mois.

Assemblée générale annuelle.

Association générale des capitaines au long cours et des officiers brevetés de la marine marchande, fondée à Marseille le 8 octobre 1893.

Obtenir, par l'étude des intérêts maritimes et commerciaux, toutes les améliorations désirables à la marine marchande ;

Défense de ses membres auprès des pouvoirs publics ;

Étude de toutes questions offrant de l'intérêt au point de vue maritime ;

Organisation d'une caisse de secours immédiats en faveur des sociétaires besogneux et de leurs familles.

Ce syndicat est administré par un conseil de 15 membres qui se réunit au moins une fois par mois. Toutes les questions d'ordre général sont soumises à l'assemblée générale qui se réunit au moins une fois par trimestre.

Cotisation annuelle de 15 fr. par membre.

Syndicat des capitaines au long cours de Marseille, fondé à Marseille en avril 1885.

Étude et discussion de toutes questions intéressant les capitaines au long cours ;

Défense de ses membres ;

Examen et soutien, devant les autorités compétentes, de toutes réformes et mesures économiques et législatives dont l'expérience aurait montré la nécessité.

Ce syndicat est administré par un conseil de 12 membres investis des pouvoirs les plus étendus.

Assemblée générale ordinaire 2 fois par an.

Cotisation annuelle de 20 fr. par membre.

Syndicat des mécaniciens diplômés, fondé à Marseille en juillet 1890.

Défense des intérêts des mécaniciens et organisation d'une caisse de prévoyance en leur faveur.

La direction et tous les intérêts du syndicat sont confiés à un conseil de 27 membres.

Le conseil, de même que l'assemblée générale, se réunit aussi souvent qu'il est nécessaire.

Union syndicale des marins du commerce réunis de France, fondée à Marseille en 1890.

Revendication des droits de la corporation et défense des intérêts communs et généraux.

En outre du bureau composé de 8 membres, qui étudie toutes les questions, une commission comprenant un délégué ou syndic de chaque spécialité (mécaniciens, chauffeurs, timoniers) sert d'organe de contrôle et de propagande.

Chaque trimestre, les syndics rendent compte à l'assemblée générale des besoins et revendications de leurs spécialités respectives.

Cotisation mensuelle de 0 fr. 50 par membre.

Chambre syndicale des patrons pêcheurs de l'arrondissement de Marseille, fondée à Marseille en janvier 1886.

Étude et discussion de toutes questions intéressant les pêcheurs ; défense de ses membres.

Conseil d'administration de 15 membres dont les réunions sont au moins mensuelles.

Assemblée générale trimestrielle et plus souvent, en cas de besoin.

Droit d'entrée de 0 fr. 25.

Cotisation mensuelle de 0 fr. 50 pour les patrons et de 0 fr. 20 pour les matelots.

Syndicat professionnel des patrons pêcheurs du sous-arrondissement de Marseille, fondé à Marseille en mars 1887.

Sauvegarder les intérêts de tous les patrons pêcheurs;

Étudier les causes du dépeuplement des eaux de Marseille et insister auprès du Gouvernement pour faire établir une nouvelle réglementation de la pêche côtière dans ces parages et abolir certains engins destructeurs;

Prendre en mains toutes questions intéressant la corporation ou les inscrits maritimes.

Conseil d'administration de 11 membres dont 7 administrateurs choisis à raison d'un dans chaque localité de la banlieue et qui, sous le nom de délégués, reçoivent directement les réclamations des syndiqués. Les réunions de ce conseil sont mensuelles.

Assemblée générale trimestriellement.

Droit d'entrée de 1 fr. et cotisation mensuelle de 0 fr. 25 par adhérent.

Syndicat des patrons et matelots pêcheurs des petits métiers de Marseille, fondé à Marseille en octobre 1895.

Étude et défense des intérêts de la corporation.

Les pouvoirs de ce syndicat résident entièrement dans le conseil d'administration de 9 membres.

Assemblée générale annuelle.

Cotisation mensuelle de 1 fr. par adhérent.

Union syndicale des inscrits maritimes, fondée à Saint-Tropez en novembre 1891.

TABLEAU RÉCAPITULATIF

Syndicats d'armateurs	7
— de capitaines.	6
— de mécaniciens.	4
— de marins navigateurs.	10
— de marins pêcheurs.	12
— mixtes	10
Total	49

Syndicat maritime de France.

Le plus important des syndicats maritimes actuellement existants est le Syndicat maritime de France, dont le siège est à Paris, 16, rue de l'Arcade.

C'est un syndicat d'armateurs qui, aux termes de l'article 2 de ses statuts, a pour but :

1° De développer et de consolider entre tous ses membres des sentiments de solidarité et de bonne confraternité ;

2° De créer un centre d'action puissant auprès du Gouvernement et des administrations ;

3° D'examiner et de discuter toutes les questions intéressant les membres du syndicat, et aussi de régler à l'amiable les différends qui pourraient lui être soumis, soit par les tribunaux, soit par les particuliers.

Le Syndicat est administré par un Comité de vingt membres. Le Comité élit à son tour un Bureau qui représente officiellement le Syndicat auprès du Gouvernement et des administrations.

Cette association réalise précisément le vœu émis au début de cette étude, en faveur de la formation d'un syndicat puissant d'armateurs. Le Syndicat maritime de France, qui compte de nombreux et distingués adhérents, peut faire beaucoup pour le relèvement si nécessaire de notre marine marchande. Il diffère des autres syndicats maritimes en ce qu'il est une institution d'intérêt général appelée par là même à soulever les plus importantes questions et à aider à leur solution de concert avec les pouvoirs publics.

D'autre part, bien qu'il soit composé exclusivement

d'armateurs, sa sollicitude s'étend également à l'amélioration du sort des populations maritimes, et c'est vraiment une association utile au premier chef, dont l'action bien-faisante se fait sentir de jour en jour davantage.

DEUXIÈME SECTION

Action des Syndicats professionnels maritimes.

CONGRÈS

7. — L'action des syndicats maritimes s'est manifestée à diverses reprises par la tenue de congrès, notamment à Marseille en 1891, à Bordeaux en 1895, à Saint-Nazaire en 1896 et à Paris en 1898. Étudions les projets et vœux discutés dans ces assemblées.

Premier Congrès maritime national, tenu à Marseille du 15 au 22 mars 1891 (1).

Ce congrès, organisé par le Syndicat des marins inscrits de Marseille, s'est réuni à la Bourse du travail de cette ville. Les vœux suivants y ont été présentés :

1° Abaissement de 300 à 250 mois du temps de navigation exigé pour donner droit à une pension sur la Caisse des Invalides de la Marine ;

2° Abaissement de la limite d'âge de 50 à 45 ans ;

3° Retraite aux veuves et orphelins des marins morts en activité de service, après 15 années effectives ;

(1) Le compte rendu complet de ce congrès a été publié à Marseille, chez L. Sauvion, imprimeur de la Bourse du travail, 11, rue de la Paix.

4° Retraite proportionnelle aux inscrits maritimes, après un minimum de 15 années effectives ;

5° Unification des pensions servies aux membres de chacune des trois catégories suivantes, savoir :

600 fr. aux inscrits maritimes non munis de brevets ;

900 fr. aux maîtres au cabotage ;

1.200 fr. aux capitaines au long cours.

Application de ces tarifs aux chauffeurs et mécaniciens suivant leur assimilation aux trois catégories précitées.

Tous ces *desiderata* touchent à des questions trop complexes pour que nous puissions en entreprendre ici la discussion ; ils ont été présentés au congrès par le capitaine au long cours Dupon, délégué des syndicats de Bordeaux, et soutenus par lui avec un zèle généreux.

Citons encore des vœux adoptés par le Congrès sur la proposition de quelques-uns de ses membres :

Réglementation du nombre de marins, chauffeurs et mécaniciens à embarquer, à raison du tonnage du navire et de la puissance de la machine ;

Création de prud'hommes marins pour trancher les différends entre marins et capitaines, à l'instar de l'institution similaire qui fonctionne au profit des industries terrestres ;

Modifications diverses dans la réglementation de la pêche côtière ;

Amélioration des salaires et de la nourriture à bord ;

Droit à indemnité en cas d'accident en service commandé ;

Création de « Sailor's home, » etc.

Le nombre seul des sujets traités pendant les trois séances publiques de ce congrès indique assez que l'étude

en a été des plus superficielles. Mais c'était la première manifestation de ce genre à laquelle se livraient les syndicats maritimes, et il ne faut pas s'étonner que, dans leur zèle, ils aient signalé les points si nombreux qui attendent des réformes ou des améliorations. Ces congrès sont des forces qu'il s'agit seulement de bien diriger.

Congrès de Bordeaux des 1^{er}, 2, 3 et 4 juillet 1895 (1).

Ce congrès a été tenu à la Bourse de Bordeaux. Environ 35 syndicats maritimes de Bordeaux et d'ailleurs y étaient représentés. Nous voyons s'y reproduire la plupart des questions déjà posées et discutées dans le Congrès de Marseille de 1891; nous en trouvons aussi quelques nouvelles.

Le décret du 18 septembre 1893 avait aboli le titre de capitaine au long cours et l'avait remplacé par celui de capitaine de la marine marchande, comprenant deux classes qui correspondaient à deux examens de difficulté différente. Dans l'esprit du décret, les capitaines de 1^{re} classe devaient obtenir le commandement des navires les plus importants, tels que les paquebots, sans toutefois exclure de cette faculté d'une manière expresse les capitaines de la classe inférieure.

La suppression du titre de capitaine au long cours, si anciennement et si honorablement connu dans notre marine de commerce, ainsi que la distinction établie parmi les capitaines, a suscité de vives réclamations qui ont d'ailleurs été accueillies en partie par l'Administration,

(1) Le compte rendu complet de ce congrès a été publié par le journal *Le Marin* de juillet 1895.

puisque le titre de capitaine au long cours a été rétabli en 1896.

Les réclamations de l'espèce se sont notamment produites au cours du Congrès de Bordeaux de 1895.

On y a discuté aussi très vivement et demandé avec énergie la création au Ministère de la Marine d'une « Direction de la marine marchande » et d'un « Conseil supérieur de la marine marchande, » institutions destinées, dans la pensée des promoteurs, à entreprendre et à réaliser de nombreuses améliorations. L'événement devait donner raison à ces prévisions, car les deux nouveaux organes dont il s'agit, créés par M. Lockroy en 1896, ont déjà donné les plus heureux résultats, simples débuts d'une féconde carrière.

C'est grâce à la Direction de la marine marchande, assistée du Conseil supérieur, que d'autres vœux du Congrès de Bordeaux ont été réalisés ou sont près de l'être : tels sont la refonte du décret-loi disciplinaire et pénal de la marine marchande du 24 mars 1852 ; réforme du système de visite des navires au départ ; création d'une Caisse d'assurances en faveur des marins victimes d'accidents dans l'exercice de leur profession, etc.

Le Congrès de Bordeaux a marqué un progrès sensible sur celui de Marseille en 1891, par la netteté de la plupart des questions posées, ainsi que par la compétence des orateurs.

Congrès de Saint-Nazaire des 21, 22 et 23 juillet 1896 (1).

Les séances eurent lieu à l'hôtel de ville de Saint-Nazaire.

(1) Voir le compte rendu complet dans le journal *Le Marin* du 9 août 1896.

Les questions les plus intéressantes posées à ce congrès furent les suivantes :

1^o Neutralisation des bancs de Terre-Neuve pendant la saison de la pêche à la morue. De nombreuses pertes de bateaux de pêche sur ce point proviennent chaque année du passage des paquebots à grande vitesse faisant le service d'Europe aux États-Unis et *vice versa*. Sur l'initiative du commandant Riondel, divers essais de conférences internationales eurent lieu malheureusement sans résultat. Cependant, lors du renouvellement récent de la concession du service postal entre Le Havre et New-York, la Compagnie générale transatlantique s'engagea en ce qui la concerne à faire suivre à ses navires, pendant la saison des pêches à Terre-Neuve, un itinéraire passant au large des lieux de pêche. Diverses compagnies de navigation étrangères ont pris des décisions analogues qui permettent d'espérer pour nos pêcheurs une plus grande sécurité.

Le Congrès de Saint-Nazaire a adopté le projet d'une fédération de tous les syndicats et associations d'inscrits maritimes représentés à ses séances. Chaque syndicat, par l'intermédiaire de son délégué à Saint-Nazaire, prend l'engagement formel de ne rien faire, relativement aux intérêts généraux des navigateurs, de contraire aux décisions du congrès qui va se terminer, sans consulter les autres syndicats fédérés et jusqu'à la réunion d'un congrès ultérieur. Le secrétaire de la fédération, chargé de toutes les initiatives, est le président du syndicat de navigateurs du port où a eu lieu le dernier congrès, ou de l'un de ces syndicats, s'il y en a plusieurs.

Rappelons pour mémoire les vœux relatifs à l'améliora-

tion des pensions de retraite, soit quant à leur quotité, soit quant au temps de navigation exigé pour en bénéficier.

*Congrès maritime national de Paris
des 5, 6, 7 et 8 juillet 1898.*

Les principales questions discutées à ce congrès, où 14 syndicats maritimes des plus importants étaient représentés, sont les suivantes :

- 1° Relèvement de la marine marchande ;
- 2° Représentation professionnelle des marins au Parlement ;
- 3° Réorganisation de la Caisse des Invalides de la Marine ;
- 4° Réglementation du travail ;
- 5° Etablissement de la propriété collective à côté de la propriété individuelle.

1° Les moyens de relever notre marine marchande sont à l'ordre du jour des délibérations du Conseil supérieur de la marine marchande ; un de ceux qui ont été proposés et réclamés avec instance par les armateurs est le rétablissement de la demi-prime à la navigation en faveur des navires français de construction étrangère. Cette demi-prime, qu'accordait la loi de 1881, a été supprimée par la loi de 1893, afin de favoriser les constructeurs français. Cependant la construction française ne s'est pas sensiblement développée, et d'autre part la difficulté pour des armateurs d'armer sans prime des navires construits à l'étranger a déterminé la stagnation, sinon la diminution de notre marine marchande. Faut-il donc maintenir le *statu quo* au risque de laisser nos marins manquer d'embar-

quements ? — Convient-il au contraire de rétablir la demi-prime en faveur des navires de construction étrangère, au risque de réduire à rien l'activité déjà si précaire de nos chantiers de construction ? La question est des plus controversées. Le Congrès de Paris en 1898 s'est nettement prononcé contre le rétablissement de la demi-prime qui, selon lui, ne profiterait qu'aux armateurs, et non au personnel embarqué.

2° La représentation professionnelle des marins au Parlement, comme celle des autres catégories de travailleurs, est une grosse question dont l'étude ne saurait trouver place ici et qui n'est d'ailleurs pas près d'aboutir. Le Congrès l'a compris et a seulement exprimé le désir de voir donner aux populations maritimes la possibilité de prendre part aux élections de divers ordres, malgré le changement fréquent de résidence des électeurs de cette catégorie.

Retenons seulement cette proposition déjà présentée au congrès de 1893 :

« Que tous les marins puissent voter dans les ports où
» ils se trouvent lors des élections générales, sous le con-
» trôle de l'Inscription maritime.

Il n'est pas douteux qu'il ne saurait être donné, sans difficulté, satisfaction à ce vœu ; cependant ne serait-il pas équitable d'instituer un système spécial de votation à l'usage d'électeurs que les nécessités mêmes de leur profession appellent constamment hors de leurs circonscriptions électorales et pour qui, par suite, le droit de vote, tel qu'il s'exerce actuellement, reste positivement lettre morte ?

Dans un autre ordre d'idées, le Congrès de Paris a de-

mandé que les syndicats maritimes fussent représentés de droit dans les conseils d'administration des *Maisons de marins*. Le Congrès s'est élevé contre ces institutions qui pour la plupart sont dues à l'initiative de personnes étrangères aux syndicats maritimes, et désireuses, dans la pensée des congressistes, de battre en brèche l'influence des dits syndicats. Le Congrès demandait en outre que les subventions prévues à la loi du 30 janvier 1893 ne fussent accordées par l'État qu'aux maisons de marins émanant de syndicats.

Nous ne pouvons suivre le congrès sur ce terrain. L'important pour le marin est qu'il se forme des « Maisons » pour l'héberger et le nourrir au mieux de ses intérêts. Les subventions de l'État vont à celles de ces « Maisons » qui existent, quelle qu'en soit l'origine. Pourquoi parmi elles n'en existe-t-il qu'une seule d'origine syndicale, celle de Marseille ? Aux syndicats de lutter de zèle, d'ingéniosité avec les autres personnalités soucieuses du bien du marin. Ou plutôt que toutes les bonnes volontés sans distinction d'origine s'unissent pour la création des œuvres utiles ; que l'esprit de conciliation l'emporte sur l'exclusivisme : les membres des syndicats auront ainsi accès aux conseils d'administration des maisons de marins à côté des armateurs, des membres des Chambres de commerce, etc. ; mais qu'il soit bien compris qu'aucune réglementation ne peut attribuer à telle ou telle catégorie de citoyens le monopole de la bienfaisance.

3° Comme les congrès précédents, celui de Paris demande que la retenue de 3 0/0 prélevée sur les salaires des gens de mer en vue de la pension de retraite soit portée à 5 0/0, de manière à donner droit aux retraites suivantes :

Capitaines au long cours

et chefs mécaniciens . . 1.200 fr.

Maitres au cabotage . . 900 »

Patrons de pêche . . . 750 »

Inscrits maritimes . . . 600 »

4° Les vœux suivants sont adoptés par le congrès, bien que le temps ait fait défaut pour les discuter :

Amélioration du régime alimentaire et du logement à bord ;

Fixation apparente de la limite de charge du navire ;

Modifications de l'itinéraire des paquebots dans les parages de Terre-Neuve ;

Attribution aux marins, à titre de propriété collective, de certains terfains dépendant du domaine public maritime.

Enfin, l'existence d'une « Fédération maritime, » votée au congrès de 1893, confirmée par le congrès de 1895, devient effective par l'établissement des statuts dont l'élaboration est confiée à M. Godet, président du syndicat des capitaines au long cours de Bordeaux.

Le Congrès désigne 7 délégués chargés de propager le mouvement syndical et fédéral. Le littoral est partagé à cet effet en cinq arrondissements, savoir :

1^{er} Arrondissement : de la frontière de Belgique au Tréport inclus ;

2^e Arrondissement : du Tréport à Pontorson ;

3^e Arrondissement : de Pontorson à Saint-Gilles-sur-Vie ;

4^e Arrondissement : de Saint-Gilles-sur-Vie à Biarritz ;

5^e Arrondissement : côtes de la Méditerranée.

Deux délégués sont nommés spécialement : l'un pour les

mécaniciens, l'autre pour les chauffeurs, avec action sur l'ensemble du littoral.

M. le capitaine au long cours Dupon, qui a présidé le congrès, est nommé président de la Fédération, à laquelle chaque syndicat adhérent paiera un franc de cotisation par mois.

8. — Mentionnons ici, pour mémoire, certaines fondations émanées de syndicats professionnels maritimes, telles que la Maison du marin de Marseille, et quelques sociétés de secours mutuels (1), savoir :

Syndicat des officiers mécaniciens du Havre (secours mutuels) ;

Chambre syndicale des marins de Villerville (secours mutuels) ;

Syndicat des marins pêcheurs de Douarnenez (assurance du matériel) ;

Société de secours mutuels syndicale des Sables-d'Olonne (patronnée par la Chambre de commerce de La Roche-sur-Yon) ;

Association syndicale des patrons de pêche et armateurs de Cap-Breton (secours mutuels et assurance du matériel) ;

Syndicat des patrons pêcheurs de Cassis (assurance du matériel).

Ces diverses institutions trouveront leur description plus loin parmi les œuvres similaires étrangères à l'action

(1) Ces sociétés figurent dans la liste générale, insérée plus loin, des sociétés de secours mutuels et d'assurance du matériel de pêche.

Voir également fin de l'ouvrage le tableau général des subventions accordées par le Département de la Marine.

syndicale et qui, il faut le reconnaître, les dépassent de beaucoup en nombre et en importance.

TROISIÈME SECTION

De la coopération chez les marins pêcheurs.

Société « la Pêche coopérative. »

S'il est une industrie à laquelle les bienfaits de l'association soient nécessaires, c'est assurément celle de la pêche côtière maritime. A part en effet certaines importantes maisons d'armement qui, notamment dans le nord de la France, possèdent à l'exemple des pays voisins des chalutiers à vapeur et savent organiser leurs débouchés, le plus grand nombre des bâtiments de pêche se compose de voiliers appartenant à de petits patrons qui agissent isolément.

Or, à la rentrée au port, il s'agit d'écouler rapidement le produit de la pêche ; la consommation locale est insuffisante, il faut que le poisson soit dirigé vers les marchés plus importants dont les besoins sont ignorés du patron de pêche. Celui-ci a d'ailleurs un pressant besoin d'argent, et toutes ces raisons le livrent à la discrétion du mareyeur qui lui achète en bloc sa cargaison à un prix généralement dérisoire.

Cette situation, qui entretient chez les pêcheurs un état de gêne sinon de misère sans espoir, appelle des améliorations urgentes que peut seule fournir l'application des principes de l'association.

Mais quelle forme d'association employer ? Celle du syndicat est tentante : elle donne aux adhérents la certi-

tude de n'avoir à débattre leurs intérêts qu'entre eux et pour ainsi dire en famille ; le syndicat jouit en outre, dès sa création, de la personnalité civile, qui lui permet de recevoir des libéralités. Mais encore faut-il, pour qu'un syndicat puisse avoir sur les intérêts de ses membres une influence utile, que ces membres appartenant tous à la même profession soient assez nombreux, assez compétents, que le produit de leurs cotisations assure au syndicat des ressources pécuniaires suffisantes. Ce sont précisément ces deux dernières conditions qui sont rarement satisfaites dans les syndicats de marins pêcheurs, dont les adhérents sont trop ignorants, trop pauvres pour devenir des instruments efficaces de défense et de développement des intérêts professionnels.

La société coopérative au contraire permet de faire appel non seulement au concours pécuniaire, mais encore au concours intellectuel et moral de toutes personnes même étrangères à la profession.

C'est en s'inspirant de ces considérations que M. le Commissaire général de la marine en retraite A. Roussin, sous les auspices du Musée social, a proposé, au Congrès international des pêches maritimes tenu à Dieppe en septembre 1898, l'organisation d'une *Société coopérative* des marins pêcheurs (1).

Une première société coopérative analogue s'était formée vers la fin de 1897 sous le nom de « les Pêcheurs français. » Cette tentative ayant été mal dirigée, le Musée social avait cherché à la réorganiser, mais la liquidation

(1) *Organisation de la coopération chez les marins pêcheurs*, par A. Roussin ; Challamel, éditeur. 1898.

s'imposait et c'est alors que le Musée social dirigea ses efforts vers la création d'une nouvelle société dénommée la « Pêche coopérative (1). »

La « Pêche coopérative, » dont le siège est à Paris, 13, rue Berger, et qui a été définitivement constituée le 8 novembre 1898, fait appel au concours financier des pêcheurs adhérents ainsi que des souscripteurs de toute catégorie. Pour faciliter le placement des actions, ces titres sont émis au taux de 50 francs rapportant 4 % d'intérêt. En fin d'année, les réserves disponibles, après service des intérêts, sont réparties jusqu'à concurrence de 75 % entre les seules actions appartenant aux pêcheurs adhérents. La « Pêche coopérative » a de hautes ambitions : elle espère grouper les pêcheurs par régions, puis étendre son action sur l'ensemble du littoral, faire les opérations de vente du poisson sur les divers marchés au moyen d'agents expérimentés ; la société projette en outre de faire des avances à ses adhérents en vue de la transformation du matériel de pêche, de fonder des sociétés de secours mutuels, et telles autres œuvres humanitaires que ses ressources financières permettraient d'alimenter.

Dès maintenant la « Pêche coopérative » possède à Concarneau une agence qui expédie chaque jour à Paris des quantités importantes de poisson. Les prix payés aux pêcheurs adhérents sont sensiblement supérieurs à ceux que leur payaient les mareyeurs, et la société compte les augmenter encore en perfectionnant les emballages dont l'état défectueux, jusqu'à ce jour, entraînait, au moment de la vente, un important déchet.

(1) Les statuts de la « Pêche coopérative » ont été publiés chez l'éditeur Mouillot, 13, quai Voltaire, Paris, 1898.

Enfin, la société espère obtenir des diverses compagnies de chemins de fer l'organisation de trains de marée, rapides et bien aménagés, qui assureraient l'approvisionnement en poisson de nombreuses villes de l'intérieur presque entièrement privées de cette denrée dans l'état actuel des moyens de transport.

La « Pêche coopérative » constitue une tentative des plus intéressantes et qui mérite un complet succès.

DEUXIÈME PARTIE

INSTITUTIONS MUTUALISTES

I. — Tentatives d'assurance des marins par les Compagnies d'assurances sur la vie.

L'Établissement des Invalides assure du pain aux marins pour leurs vieux jours en leur servant une demi-solde; en outre il leur alloue, en cas d'extrême nécessité, de légers secours qui les aident à se tirer d'un mauvais pas. Mais que le marin devienne incapable de travailler, par suite d'événement de mer, avant l'expiration du temps de navigation qui lui donne droit à la demi-solde, et tous ses titres à cette pension s'évanouissent; un secours, parfois renouvelable annuellement, mais bien maigre, lui sera seulement alloué. La situation est plus triste encore pour les veuves et les orphelins des marins qui, par centaines, périssent chaque année dans l'exercice de leur dur métier.

Il fallait donc, pour compléter l'œuvre de l'Établissement des Invalides, assurer l'existence du marin en cas d'incapacité de travail résultant d'accident professionnel et lui donner cette certitude, que sa mort même au service du navire ne laisserait pas dans le dénuement sa veuve, ses orphelins ou ses ascendants. Nous étudierons successivement les divers procédés d'assurance préconisés par le

Département de la Marine, les sociétés de secours mutuels organisées sous son égide tant pour l'assurance des personnes que pour celle du matériel, enfin l'assurance obligatoire organisée par l'État.

Dès le 18 février 1867, le Ministre de la Marine annonçait aux autorités placées sous ses ordres la création à Paris d'une société anonyme, la « Sécurité Générale, » compagnie d'assurances à primes fixes contre les accidents de toute nature pouvant atteindre les personnes.

L'assurance garantissait une pension viagère dans le cas d'une incapacité de travail causée par un accident et une indemnité pour les héritiers en cas de mort.

Les marins étaient admis à contracter l'assurance soit pour le cas de mort seulement, soit pour les accidents entraînant une incapacité permanente de travail, soit pour les deux éventualités réunies.

Les primes annuelles à payer pour assurer 1,000 fr. d'indemnité à la famille en cas de mort et 50 fr. de rente viagère en cas d'incapacité de travail permanente étaient les suivantes :

	Risque de mort	Risque d'incapacité de travail	Pour les 2 risques réunis
Marins naviguant au long cours ou à la grande pêche.	13 f. 50	13 f. 50	20 f. 25
Marins naviguant au cabo- tage, au bornage, à la petite pêche ; marins pratiquant la navigation de plaisance . .	18	» 18	» 27 »

En évaluant à 600 fr. le salaire annuel du marin, la

prime était donc de 3.37 % de ce salaire pour le long cours et de 4.50 % pour le cabotage.

Certaines maisons d'armement ont ainsi assuré leur personnel sans lui faire payer aucune prime. Une maison du Havre assurait, en cas de mort par accident, aux héritiers de

Chacun de ses capitaines.	1,500 fr.
— seconds	1,000 »
— maitres d'équipage	750 »
— lieutenants, charpentiers, voiliers, matelots, cuisiniers.	600 »
Chacun de ses novices.	400 »
— mousses	300 »

L'exemple de la maison du Havre fut suivi par plusieurs armateurs de Granville et on put espérer un instant que le principe de l'assurance était apprécié comme il convenait par la population maritime.

Il n'en était rien malheureusement et, le 24 avril 1872, la C^{ie} la « Sécurité Générale » était obligée d'exposer au Ministre la situation précaire où elle se trouvait quant aux assurances contractées avec des marins, et de demander à ce sujet la protection du Gouvernement.

La C^{ie} faisait les trois propositions suivantes :

1^o La Caisse des Invalides de la Marine serait chargée par la « Sécurité Générale » de remettre aux ayants droit les sommes prévues par l'assurance et en échange la C^{ie} recevrait de la Caisse des Invalides les divers secours que celle-ci aurait payés aux intéressés si l'assurance n'eût pas existé ;

2^o Le Département de la Marine préconiserait dans les

diverses localités du littoral la formation de petites Sociétés d'assurance mutuelle qui se réassureraient à la « Sécurité Générale ; »

3° Le Département de la Marine exercerait son influence morale sur les armateurs pour les amener à concourir personnellement à l'assurance de leurs équipages et à soumettre les salaires de chaque homme à la retenue nécessaire pour parfaire le paiement des primes ;

4° La Sécurité Générale, personne morale, serait admise à recevoir des marins en cours de voyage les délégations de solde représentant le montant des primes afférentes aux assurances par eux contractées avant leur embarquement.

5° Enfin la Marine prendrait part aux négociations ouvertes entre le Ministre du Commerce et la « Sécurité Générale » en vue de faire à cette C^{ie} abandon de l'actif de la Caisse d'assurances contre les accidents, instituée par la loi du 11 juillet 1868, et la compagnie admettrait les marins au bénéfice de l'assurance prévue par la dite loi au profit des ouvriers terriens.

L'Administration de la Marine, sans méconnaître l'intérêt que pouvaient présenter ces diverses combinaisons, était trop convaincue de la résistance de la population maritime au principe de l'assurance, et comme les mécomptes de l'autorité compromettent toujours un peu sa réputation, il ne fut pas donné suite aux ouvertures de la « Sécurité Générale. »

Une autre C^{ie} d'assurances maritimes, « l'Étoile de la mer, » fondée à Paris en 1858, a été autorisée par décret du 1^{er} novembre 1871 à comprendre dans ses opérations l'assurance sur la vie des marins et des passagers, victimes d'accidents de mer.

Le Département de la Marine, comme il l'avait fait en 1867 pour la « Sécurité générale, » recommanda l'« Étoile de la mer » aux autorités maritimes du littoral. (Circulaire du 6 novembre 1872).

Les contrats passés avec la compagnie garantissaient à l'assuré ou à ses ayants droit le paiement d'une indemnité convenue dans le cas où, pendant le cours de l'assurance, l'assuré deviendrait victime d'un événement de mer entraînant la mort ou une mutilation grave. La compagnie ne répondait pas de la mort naturelle résultant de maladie ; mais, si ce cas de mort venait à se produire pendant la durée des risques, la prime entière était restituée à la famille de l'assuré.

L'assurance pouvait être faite pour un voyage déterminé, soit pour un ou plusieurs mois, soit pour une année entière, et se prêtait ainsi aux exigences de chaque genre de navigation.

La Société, moins soucieuse de ses bénéfices que du succès de son œuvre philanthropique, était allée jusqu'à assurer *gratuitement* une somme de 500 francs sur la tête de chaque marin prenant part à une opération de sauvetage à bord d'un canot de la Société centrale de sauvetage des naufragés. Cependant, malgré les encouragements du Ministre de la Marine, d'une part, de la Société centrale de sauvetage, de l'autre, l'« Étoile de la mer » ne put secouer la torpeur des populations maritimes et, après avoir végété quelques années, tomba en liquidation.

Parmi les compagnies qui de nos jours pratiquent l'assurance sur la vie des marins, signalons les compagnies suisses la « Zurich » et le « Winterthur. » En France nous trouvons l'« Abeille, » le « Soleil » (sécurité générale et res-

ponsabilités civiles réunies), le « Secours » et la « Foncière-transports. »

Cette dernière compagnie met à la disposition des armateurs et propriétaires de navires deux types de police, F. 102 et F. 101, particulièrement bien adaptés à la nature des risques de mer (1).

Enfin, les grandes compagnies de navigation ont créé des caisses d'assurances auxquelles le personnel embarqué peut adhérer facultativement.

Mais l'assurance des marins est demeurée jusqu'à ce jour limitée aux équipages des navires de transports ; à part quelques cas isolés, elle n'a jamais fonctionné en faveur des marins de la petite ou de la grande pêche, en raison des primes élevées demandées par les compagnies et qui grèvent trop lourdement les armements de l'espèce.

La loi du 11 juillet 1868 avait institué la Caisse d'assurances en cas d'accidents, destinée aux ouvriers de l'agriculture et de l'industrie. Après la fondation des sociétés particulières l'« Étoile de la mer » et la « Sécurité générale, » alors que commençait à se répandre l'idée de l'assurance des marins, le Département de la Marine entrevit dans la « Caisse d'assurances » un nouveau moyen de favoriser cette tendance et, en 1875, saisit le Ministre du Commerce de la question de savoir si les marins du commerce pouvaient être admis à s'assurer dans les mêmes conditions que les ouvriers de l'agriculture et de l'industrie. Mais la Commission supérieure des caisses d'assurances consultée à ce sujet rejeta, sur l'avis de

(1) *Bulletin de la société l'« Enseignement professionnel et technique des pêches maritimes, »* 3^e trimestre 1898, page 92.

son rapporteur, M. le comte de Melun, la demande du Ministre de la Marine : « Les marins certes étaient dignes d'intérêt, mais les risques trop graves de leur profession auraient vite épuisé les ressources de la Caisse d'assurances. »

C'est cette situation qui provoqua en 1889, de la part de M. Félix Faure, puis en 1890 de la part de M. Adrien Liais, le dépôt de propositions de lois tendant à étendre aux marins le bénéfice du projet de loi sur les accidents du travail, déjà adopté alors par la Chambre des députés.

Cependant il était à prévoir qu'on n'aboutirait que très lentement par la voie législative, et, en vue d'un résultat plus rapide, le Ministre prescrivit aux autorités maritimes de s'employer à développer chez les marins les idées de mutualité et de prévoyance et de les encourager à la création de sociétés de secours mutuels et d'assurances contre les pertes de matériel. Après s'être heurtées tout d'abord à l'insouciance des marins, les autorités maritimes obtinrent assez rapidement des résultats satisfaisants et, de nouvelles circulaires (1) stimulant leur zèle, les sociétés tant recommandées par le Département se multiplièrent sur le littoral. Nous en donnons ci-après l'énumération arrêtée au 1^{er} janvier 1899, avec les quelques renseignements que nous avons pu nous procurer sur chacune d'elles.

(1) 5 février 1895 et 19 août 1895.

II. — Sociétés de secours mutuels.

A. 1^{er} Groupe. — Sociétés de secours contre les accidents de personnes.

Caisse de secours en faveur des familles des marins morts ou présumés périss à la pêche de la morue, fondée à Dunkerque en 1870.

1^o Secours aux familles ;

2^o Secours aux marins blessés ou devenus malades dans l'exercice de leur profession.

Les armateurs paient annuellement 1 fr. par homme embarqué ;

Les marins 1 0/0 sur leurs salaires.

1.627 adhérents. — 4.566 fr. 65 payés en 1898.

Déclarée d'utilité publique par décret du 29 avril 1898.

Caisse de secours pour la petite pêche et le lamanage, fondée à Dunkerque en 1896.

Secours aux familles des marins morts ou présumés périss à la pêche du poisson frais, à celle de la morue au Dogger-Bank ou à bord des canots lamineurs.

Cotisations de 6 fr. par an pour les matelots, 5 fr. pour les novices et 3 fr. pour les mousses.

69 adhérents. — 843 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Dunkerque.

Caisse de secours pour les familles des marins malades ou blessés, morts ou présumés périss à la pêche de la morue, fondée à Gravelines en 1879.

1^o Indemnités de chômage (200 fr. maximum) ;

2^o Secours en cas de décès (600 fr. aux veuves et autant de fois 100 fr. qu'elles ont d'enfants âgés de moins de 13 ans ou impotents).

Les armateurs paient annuellement 1 fr. par homme embarqué ;

Les marins, 1 0/0 sur leurs salaires.

992 adhérents. — 4.240 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Dunkerque.

Notre-Dame de Boulogne, fondée à Boulogne en 1889.

Secours médicaux à ses membres et secours aux familles des membres morts en mer.

500 adhérents. — 6.019 fr. 80 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Boulogne.

Société boulonnaise, fondée à Boulogne en 1897.

Secours médicaux et pharmaceutiques.

123 adhérents. — 1.770 fr. 40 payés en 1898.

Déclarée d'utilité publique.

Notre-Dame de Foi, fondée à Étaples en 1876.

Secours médicaux et pharmaceutiques à ses membres et à leurs familles.

564 adhérents. — 7.967 fr. 85 payés en 1898.

Déclarée d'utilité publique.

Société humaine de la baie de la Somme, fondée à Saint-Va-
le-ry-sur-Somme en 1865.

Assistance aux navires en détresse, sauvetage des naufragés ;

Secours en argent ou en nature aux familles des marins morts
victimes d'événements de mer ou victimes de leur dévouement ;

Soins médicaux aux membres nécessiteux.

Les syndics des gens de mer signalent au Commissaire de l'In-
scription maritime les demandes de secours qui leur sont faites
par les membres actifs.

Le comité de la société est présidé par le Commissaire de l'In-
scription maritime.

664 adhérents. — 1.845 fr. 95 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce d'Abbeville.

Société de Notre-Dame de Bon-Secours, fondée à Dieppe et
annexe au Tréport en 1854.

Secours aux veuves et orphelins des adhérents morts en mer;
Soins médicaux et pharmaceutiques ;

Pensions viagères de retraite.

472 adhérents. — 9.953 fr. 53 payés en 1898.

Déclarée d'utilité publique par décret du 22 avril 1854.

Caisse de secours des marins de Saint-Valery-en-Caux, fondée à Saint-Valery-en-Caux en 1876.

1^o Secours en cas de décès (300 à 600 fr., plus 150 fr. par enfant de moins de 10 ans et 75 fr. par enfant de 10 à 13 ans);

2^o Indemnités de chômage (maximum, 400 fr.).

254 adhérents. — 6.400 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Rouen.

Caisse de secours des marins de Fécamp, fondée à Fécamp en 1873.

1^o Secours en cas de décès (200 à 500 fr., plus 100 fr. pour chaque enfant de moins de 10 ans et 50 fr. par enfant de 10 à 13 ans);

2^o Indemnités de chômage (maximum, 400 fr.).

2.277 adhérents. — 9.549 fr. 85 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Fécamp.

Société de secours mutuels des marins d'Étretat, fondée à Étretat en 1886.

Secours médicaux et pharmaceutiques ;

Frais de funérailles ;

Secours de chômage : 0 fr. 50, 1 fr. et 1 fr. 50 par jour ;

Pensions viagères.

Cotisations de 1 fr. 50 par mois.

184 adhérents. — 7.500 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Fécamp.

La Flotte, fondée au Havre en 1894 et 1898.

Placement mutuel ;

Secours aux membres nécessiteux ;

Indemnités en cas de décès ;
Soins médicaux et pharmaceutiques ;
Indemnités journalières de maladie ;
Pensions viagères de retraite.
173 adhérents. — 3.996 fr. 30 payés en 1898.
Patronage de la Chambre de commerce du Havre.

Société mutuelle de bienfaisance des capitaines au long cours,
fondée au Havre en 1868.

Secours aux membres nécessiteux et, en cas de décès, à leurs
veuves et orphelins.

35 adhérents. — 3.483 fr. 40 payés en 1898.

Société des marins de Honfleur et de Berville-sur-Mer, fondée
à Honfleur en 1861.

Secours aux sociétaires nécessiteux ;
Pensions de retraite.

285 adhérents. — 4.368 fr. 40 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Honfleur.

**Société de secours mutuels des marins et ouvriers maritimes
de Trouville-Deauville,** fondée à Trouville en 1876.

Secours médicaux et pharmaceutiques ;
Secours aux familles en cas de décès en mer ;
Pensions de retraite.

Cotisation des sociétaires adultes (hommes ou femmes) : 4 fr. 50
par mois ;

Cotisation des enfants de moins de 16 ans : 1 fr. par mois.

290 adhérents. — 8.870 fr. 91 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Honfleur.

**Société de secours mutuels et de retraites des pêcheurs de
Villerville,** fondée à Villerville en 1861.

Même objet que la société précédente.
Cotisation des hommes : 15 fr. par an ;

Cotisation des femmes : 10 fr. par an.

— enfants

de moins de 16 ans : 3 —

134 adhérents. — 2.226 fr. 20 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Honfleur.

Chambre syndicale des marins de Villerville, fondée à Villerville en 1892.

Société d'assurances en cas de décès : il est alloué à la famille du sociétaire décédé 500 fr. payables en 5 annuités.

Cotisation de 1 fr. par mois.

48 adhérents. — 744 fr. 30 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Honfleur.

Association mutuelle de prévoyance du quartier de Caen, fondée à Caen en 1895.

1^o Assurance du matériel (pour mémoire);

2^o Secours en cas d'accident ou de décès.

12 adhérents.

Patronage de la Chambre de commerce de Caen.

Société de secours mutuels de Ouistreham, fondée à Ouistreham en 1894.

1^o Secours en cas d'accident et de décès ;

Soins médicaux et médicaments;

2^o Assurance du matériel (pour mémoire).

Cotisation des célibataires ou veufs sans enfant, 1 fr. par mois.

Cotisation des hommes mariés, 1 fr. 25 par mois.

135 adhérents. — 1.190 fr. 77 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Caen.

La Fraternelle, fondée à Ouistreham en 1897.

Même objet que la société précédente.

72 adhérents. — 1.241 fr. payés en 1898.

Société de secours mutuels de Port-en-Bessin, fondée à Port-en-Bessin en 1892.

Secours en cas d'accident et de décès ;

Soins médicaux et médicaments.

Cotisation des célibataires ou veufs sans enfant, 1 fr. par mois ;

Cotisation des hommes mariés, 1 fr. 50 par mois.

137 adhérents. — 2.745 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Caen.

Société d'assurances et de secours mutuels entre patrons et marins du quartier de La Hougue, fondée à La Hougue en 1895.

1^o Assurance du matériel (pour mémoire) ;

2^o Secours en cas d'accident de mer et de décès.

148 adhérents. — 1.245 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Cherbourg.

Caisse de secours des marins de Cherbourg et de La Hougue, fondée à Cherbourg en 1887, modifiée en 1889.

Secours en cas d'accident et de décès.

Cotisation de 0,50 centimes par mois ou abandon par les sociétaires d'une partie des produits de leur pêche.

300 adhérents. — 2.395 fr. 01 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Cherbourg.

Société d'assurances mutuelles entre les marins employés à la pêche de la morue, fondée à Granville en 1896.

Secours aux familles en cas de décès.

Quotité des secours : 400 fr. aux veuves avec enfants ; 300 fr. aux veuves sans enfant ; 200 fr. aux pères ou mères ; 100 fr. aux autres ascendants.

720 adhérents. — 1.292 fr. 40 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Granville.

Le Sou du Marin, fondé à Granville en 1898.

Secours aux marins du quartier et à leurs familles.

Marin célibataire ou marié sans enfant, 5 fr. par semaine ;

— marié avec enfants, 5 fr. par semaine, plus 1 fr. 50 par enfant de moins de 12 ans ;

Veuf avec enfants, 5 fr. par semaine, plus 2 fr. par enfant au-dessous de 12 ans.

Secours accordés pendant quatre semaines au plus par an pour chaque sociétaire.

855 adhérents. — 637 fr. 58 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Granville.

Société d'assurances mutuelles entre les marins employés à la pêche de la morue, fondée à Saint-Malo en 1898.

Secours en cas d'incapacité de travail de plus de 3 mois ;

Secours aux familles en cas de décès.

La Société a secouru, en 1898, 76 familles de marins morts ou disparus et 46 marins victimes d'accidents ou de maladies.

3.756 adhérents. — 25.415 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Saint-Malo.

Œuvre de l'assurance sur la vie du marin des Côtes-du-Nord, fondée à Saint-Brieuc en 1877.

Assurance sur la vie.

Maximum du montant de l'assurance : 400 fr., moyennant une prime annuelle égale à 1 % de la somme assurée.

831 adhérents. — 3.600 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Saint-Brieuc.

Caisse de secours aux marins pratiquant la pêche en Islande, fondée à Paimpol en 1892.

Secours aux familles en cas de décès ;

Secours aux sociétaires victimes d'accidents ou de maladies.

980 adhérents. — 4.230 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Saint-Brieuc.

Caisse de secours aux marins du quartier pratiquant la petite pêche et le bornage, fondée à Paimpol en 1893.

1^o Secours aux familles des marins victimes d'événements de mer;

2^o Secours en cas de perte de matériel (pour mémoire).

300 adhérents. — 2.414 fr. 10 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Saint-Brieuc.

Le Sou du Marin, fondé au Faou en 1898.

Association de bienfaisance.

Vu la date récente de sa fondation, la Société n'a pas encore distribué de secours.

Patronage de la Chambre de commerce de Brest.

La Fraternelle, fondée à Douarnenez en 1880.

1^o Secours médicaux et pharmaceutiques;

2^o Assurance contre la perte du matériel (pour mémoire).

127 adhérents. — 1.658 fr. 55 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Quimper.

Société de secours mutuels des marins de Concarneau, fondée à Concarneau en 1862.

Secours médicaux et pharmaceutiques.

Droit d'entrée de 12 francs.

Cotisation : patrons, 9 fr. par an ; matelots, 7 fr. par an.

185 adhérents. — 3.027 fr. 52 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Brest.

Le Sou du Marin, fondé à Belle-Ile en 1897.

Secours en cas d'accident et de décès.

422 adhérents. — 420 fr. 10 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Lorient.

Le Sou du Marin, fondé au Croisic en 1897.

Secours en cas d'accident, de chômage, d'infirmité ou de décès.

Cotisation : 0.05 centimes par semaine.

960 adhérents. — 3.561 fr. 25 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Saint-Nazaire.

Société de secours mutuels entre marins pratiquant la petite pêche, fondée à Nantes en 1895.

Même objet que la société précédente.

289 adhérents. — 6.601 fr. 85 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Nantes.

Le Son du Marin, fondé à Saint-Nazaire en 1897.

Secours mutuels.

La Mutuelle, fondée à Saint-Gilles-sur-Vie en 1897.

1° Secours en cas d'accident, de chômage, de maladie, d'infirmité, de décès;

2° Assurance du matériel (pour mémoire).

134 adhérents. — 575 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de La Roche-sur-Yon.

Société de secours mutuels syndicale contre les accidents survenus à bord des bateaux de pêche, fondée aux Sables-d'Olonne en 1896.

Secours en cas d'accident.

950 adhérents. — 5.079 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de La Roche-sur-Yon.

Société des régates rochelaises, fondée à La Rochelle en 1860.

Secours aux veuves et orphelins de marins.

Reconnue d'utilité publique.

Société d'assurance et de secours mutuels entre pilotes et marins pêcheurs du quartier de Rochefort, fondée à Fouras en 1897.

1° Secours en cas de perte de matériel (pour mémoire);

2° Secours en cas de maladie.

Cotisation de 1 fr. 50 par mois.

67 adhérents.

Société de secours aux veuves et orphelins des marins pêcheurs, fondée à Fouras en 1882.

Fonctionne conformément à son titre.

Cotisation : 1 fr. par mois.

22 adhérents. — 150 fr. payés en 1898.

Société de secours mutuels de marins, fondée à La Flotte en 1876.

Secours annuels aux femmes et enfants, pères et mères des marins morts d'accident de mer ou des suites d'accidents de navigation.

Cotisation : 15 francs.

17 adhérents. — 220 fr. payés en 1898.

Société de secours aux marins naufragés de Royan, fondée à Royan en 1895.

Secours aux marins privés de ressources par suite de naufrage.

Cotisation : 10 fr. par an.

65 adhérents. — 400 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de La Rochelle.

Société mutuelle d'assurances maritimes entre pilotes et pêcheurs du quartier de Royan, fondée à Royan en 1895.

1^o Secours aux veuves et orphelins des marins naufragés ;

2^o Assurance du matériel (pour mémoire).

66 adhérents. — 677 fr. 52 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de La Rochelle.

Société mutuelle de bienfaisance des capitaines au long cours, fondée à Bordeaux en 1867.

Secours aux sociétaires tombés dans le besoin, ainsi qu'à leurs veuves, orphelins et ascendants.

Cotisation : 20 fr. par an.

61 adhérents. — 1.350 fr. payés en 1898.

Société de secours mutuels des sauveteurs de la Gironde, fondée à Bordeaux en 1894.

Soins de médecin, de médicaments aux sociétaires malades;

Frais de funérailles;

Caisse de pensions viagères.

Cotisations : membres honoraires, 10 fr. par an.

— participants, 24 fr. —

98 adhérents. — 3.093 fr. payés en 1898.

Société de secours mutuels des sauveteurs hospitaliers de la Gironde, fondée à Bordeaux en 1886.

Même objet que la société précédente.

22 adhérents. — 430 fr. payés en 1898.

Société de secours mutuels des marins, fondée à Arcachon en 1889.

Soins et secours aux malades.

Cotisation : 25 fr. par an.

77 adhérents. — 1.900 fr. payés en 1898.

Union, fondée à Arcachon en 1865.

Même objet que la société précédente.

Cotisation : 18 fr. par an.

260 adhérents. — 2.760 fr. payés en 1898.

Société de Bon-Secours, fondée à La Teste-de-Buch en 1847.

Soins et secours aux malades.

Cotisation : 18 fr. par an.

442 adhérents. — 4.478 fr. 45 payés en 1898.

Sainte-Anne, fondée à La Teste-de-Buch en 1889.

Soins et secours aux malades.

Cotisation : 18 fr. par an.

250 adhérents. — 3.557 fr. 61 payés en 1898.

Société Notre-Dame-de-Bon-Secours, fondée à Gujan-Mestras en 1883.

Soins et secours aux malades.

Cotisation : 30 fr. par an.

537 adhérents.

Société de secours mutuels, fondée à Audenge en 1879.

Soins et secours aux malades.

Cotisation : 12 fr. par an.

96 adhérents. — 1,769 fr. payés en 1898.

La Taussatoise, fondée à Taussat en 1892.

Soins et secours aux malades.

Cotisation : 12 fr. par an.

55 adhérents. — 108 fr. 75 payés en 1898.

Société de Saint-Louis, fondée à Andernos en 1885.

Soins et secours aux malades.

Cotisation : 15 fr. par an.

175 adhérents. — 788 fr. payés en 1898.

La Charité Fraternelle, fondée à Lège en 1888.

Soins et secours aux malades.

Cotisation : 18 fr. par an.

85 adhérents. — 852 fr. 75 payés en 1898.

Société de secours mutuels, fondée à Lège en 1881.

Soins et secours aux malades.

Cotisation : 18 fr. par an.

62 adhérents. — 737 fr. 60 payés en 1898.

Société de secours mutuels, fondée à Arès en 1888.

Soins et secours aux malades.

Cotisation : 15 fr. par an.

161 adhérents. — 2,225 fr. payés en 1898.

Association syndicale des patrons de pêche et armateurs de Cap-Breton, fondée à Cap-Breton en 1898.

- 1^o Assurance du matériel (pour mémoire) ;
- 2^o Secours aux victimes d'accidents de mer.
- 4 adhérents. — 35 fr. payés en 1898.

Union des pêcheurs de Saint-Jean-de-Luz, fondée à Saint-Jean-de-Luz en 1893.

- 1^o Assurance du matériel (pour mémoire) ;
- 2^o Secours en cas de maladie et d'indigence.
- 19 adhérents. — 908 fr. 70 payés en 1898.
- Patronage de la Chambre de commerce de Bayonne.

Société de secours mutuels entre marins du quartier d'Arles, fondée à Arles en 1896.

- 1^o Secours mutuels ;
- 2^o Assurance du matériel (pour mémoire).
- 115 adhérents. — 1.254 fr. payés en 1898.
- Patronage de la Chambre de commerce d'Arles.

Société Saint-Anthelme, fondée à Martigues en 1845.

- Secours en cas de maladie.
- 70 adhérents. — 1.650 fr. payés en 1898.

Le Son du Marin, fondé à Marseille en novembre 1897.

Secours en cas d'accident ou de chômage laissant les adhérents sans travail pendant plus d'une semaine.

- 128 adhérents. — 143 fr. 25 payés en 1898.
- Patronage de la Chambre de commerce de Marseille.

La Fraternelle, fondée à Cassis en 1867.

- Secours mutuels et retraites.
- 182 adhérents. — 5.066 fr. 25 payés en 1898.

Société Saint-Elme, fondée à La Ciotat en 1838.

- Secours mutuels.
- 25 adhérents. — 212 fr. payés en 1898.

L'Aubagnèse, fondée à La Ciotat en 1880.

Secours mutuels.

119 adhérents. — 618 fr. 25 payés en 1898.

La Ruche, fondée à La Ciotat en 1864.

Secours mutuels et retraites.

426 adhérents. — 4.295 fr. payés en 1898.

La Ciotadenne, fondée à La Ciotat en 1884.

Secours mutuels et retraites.

128 adhérents. — 1.670 fr. payés en 1898.

Société de Saint-Joseph, fondée à Saint-Tropez en 1840.

Secours médicaux et pharmaceutiques ;

Frais de funérailles ;

Secours aux infirmes et aux vieillards ne pouvant plus travailler.

Cotisation : 5 fr. à l'entrée ; 1 fr. 25 par mois.

368 adhérents. — 11.274 fr. 75 payés en 1898.

Société de Saint-Louis, fondée à Saint-Tropez en 1877.

Même objet que la société précédente.

Mêmes cotisations que la société précédente.

133 adhérents. — 1.940 fr. 25 payés en 1898.

Prévoyance maritime, fondée à Cannes en 1898.

Secours mutuels.

152 adhérents.

Société des capitaines et marins, fondée à Antibes en 1861.

Secours et pensions.

145 adhérents. — 4.730 fr. payés en 1898.

L'Union, fondée à Sainte-Maxime en 1872.

Frais de médecin et de pharmacien ;

Frais de funérailles.

Cotisation : 1 fr. par mois.

119 adhérents. — 86 fr. payés en 1898.

L'Union, fondée à Saint-Raphaël en 1885.

Même objet que la société précédente.

Cotisation : 1 fr. 50 par mois.

288 adhérents. — 6.428 fr. payés en 1898.

SOCIÉTÉS D'ASSURANCE MUTUELLE DITES « LE SOU DU MARIN. »

Parmi les diverses formes de sociétés de secours mutuels instituées en faveur des marins, celles du type dénommé le « Sou du Marin » ont un caractère particulièrement pratique et semblent appelées à jouir auprès de la population maritime d'une faveur toute spéciale.

Nous décrirons sommairement la société le « Sou du Marin » du Croisic, sur le modèle de laquelle d'autres sociétés analogues ont été instituées sur divers points du littoral.

La Société a pour but :

1° De venir en aide à ceux de ses membres qui seraient victimes d'accidents professionnels ou autres les mettant dans l'impossibilité définitive ou temporaire de travailler ;

2° De secourir les veuves et les orphelins des membres de la société qui sont dans le besoin ;

3° De venir en aide aux vieillards sociétaires devenus incapables de travailler ;

4° De distribuer des secours aux sociétaires dans le besoin par suite de chômage dûment constaté.

La Société comprend des membres fondateurs, des membres honoraires et des membres participants.

Les membres fondateurs sont les personnes ou les collectivités faisant don d'une somme d'au moins 25 francs sans engagement pour l'avenir.

Les membres honoraires sont ceux qui s'engagent à verser annuellement une somme de 2 fr. 60 ou qui effectuent un versement non renouvelable d'au moins 10 francs.

Enfin les membres participants sont les inscrits maritimes ou les ayants droit d'inscrits maritimes qui, appelés à participer aux secours de la Société, s'engagent à payer cinq centimes par semaine, soit 2 fr. 60 par an.

L'organisation comprend dans chacune des localités du quartier maritime du Croisic des délégués ordinaires chargés de la perception des cotisations, des délégués principaux recueillant chacun les sommes perçues par un certain nombre de délégués ordinaires; enfin, un délégué général centralisant les recettes des délégués principaux et les remettant chaque mois au syndic des gens de mer de la localité, lequel les fait parvenir au bureau central du Croisic, pour être immédiatement placées à la Caisse d'épargne.

Dans chaque localité les délégués des divers ordres forment un bureau qui a l'initiative de toutes les demandes de secours.

Enfin, un bureau central fonctionne au Croisic; il se compose du commissaire de l'inscription maritime, président; des syndics des gens de mer et des délégués généraux assistés d'un secrétaire-trésorier.

Le bureau central se fait rendre compte par les délégués généraux des recettes mensuelles, donne les ordres nécessaires pour leur placement à la Caisse d'épargne, décide

des secours à accorder en raison de la situation financière de la Société.

Aux termes de l'article 12 des statuts, les secours prévus au § 3 de l'article 1^{er} ne peuvent être accordés qu'après la constitution d'un fonds social de 5,000 fr.; ceux du § 4, qu'après la constitution d'un fonds social de 10,000 fr.

Le « Sou du Marin » du Croisic, fondé en 1897 pour une durée de 5 ans (à titre d'essai), réunissait, en 1898, 960 adhérents et distribuait au cours de cette même année 3,560 francs de secours.

Des sociétés analogues existent actuellement à Granville, au Faou (Brest), à Belle-Isle, à Noirmoutier, à Marseille. Dans ces divers ports, la même organisation simple, pratique, peu coûteuse, a inspiré confiance aux marins qui ont déjà retiré de ce mode d'association de très appréciables avantages.

Ces diverses sociétés, patronnées par les Chambres de commerce de leurs circonscriptions respectives, sont subventionnées par le Département de la Marine (article 12, loi du 30 janvier 1893).

B. 2^e Groupe. — Sociétés d'assurances mutuelles contre les risques de perte du matériel de pêche.

Indépendamment des dangers personnels qu'ils encourent, les marins propriétaires d'embarcations ont constamment à redouter de voir la tempête leur enlever leur gagne-pain. Et ces risques matériels doivent comme les risques personnels attirer la sollicitude du Gouvernement.

En ce qui concerne les naufrages de bateaux autres que

ceux armés à la pêche côtière, les intéressés ont reçu parfois du Ministre de l'Agriculture des indemnités prélevées sur les fonds d'un chapitre inséré au budget de ce Département en vue de secourir les victimes d'événements malheureux de toute nature ; le taux n'en était guère supérieur à 5 0/0 du montant de la perte. Cette ressource fera d'ailleurs défaut désormais, le chapitre dont il s'agit n'ayant plus pour objet que de secourir les victimes des sinistres agricoles. D'autre part, la Caisse des Invalides de la Marine indemnise en partie les naufragés des pertes d'effets éprouvées dans les sinistres maritimes.

Quant aux pertes de bateaux et engins de pêche, le Département de la Marine a inscrit, depuis de nombreuses années, à son budget des fonds de secours, mais les allocations payées de ce chef se sont abaissées successivement de 1/3 à 1/5 (taux actuel) du montant du dommage.

Quel remède apporter à une pareille situation ? Le Département de la Marine ne pouvait songer, en raison de ses charges déjà si lourdes, à augmenter, ne fût-ce que dans une faible proportion, les indemnités dont nous venons de parler. Il est d'ailleurs à remarquer que l'assurance maritime proprement dite n'est pas à la portée de ces marins qui sont le plus souvent armateurs et patrons tout à la fois de leurs bateaux. Leurs gains sont trop minimes pour supporter les frais relativement considérables de ce mode d'assurance. Parfois même, ce sont les compagnies, peu soucieuses de souscrire une multitude de petits contrats peu rémunérateurs, qui opposent aux démarches des pêcheurs des prétentions intentionnellement exagérées en vue d'écarter leur clientèle.

C'est pour eux que l'Administration de la Marine a

cherché à fonder et à développer les sociétés d'assurances mutuelles contre la perte du matériel de pêche (bateaux ou engins).

Le produit des retenues de 3 0/0 prélevées, en vertu de la loi du 30 janvier 1893 (art. 12), sur le montant des primes à la marine marchande, était une ressource précieuse qui permettait de subventionner les nouvelles sociétés et d'encourager leur formation.

Le zèle des autorités maritimes locales à cet égard a été dignement récompensé et les pêcheurs ont entendu l'appel qui leur était adressé. Un simple coup d'œil sur la liste qui suit permettra d'apprécier le développement déjà important des sociétés dont il s'agit.

L'organisation et le fonctionnement de ces sociétés sont d'ailleurs des plus divers.

« Tantôt la Société assure le remboursement total de la
» valeur assurée ; tantôt elle paye une indemnité partielle
» pour le matériel perdu ou endommagé ; tantôt, de son
» côté, le marin assure uniquement la coque de son
» bateau ; tantôt le bateau muni de ses agrès ; tantôt le
» bateau, les agrès et aussi les filets et autres engins de
» pêche. La cotisation varie également : quelquefois c'est
» un pourcentage quand il s'agit du bateau ; d'autres fois,
» c'est une somme fixe pour chacun des engins garantis ;
» ailleurs, la cotisation varie suivant qu'il s'agit d'un
» bateau neuf ou d'une barque fatiguée et offrant ainsi
» moins de résistance aux fortunes de mer ; la prime
» d'assurance monte, alors, au fur et à mesure que la
» barque avance en âge (1). »

(1) L'Assistance entre pêcheurs, par M. P. Chansarel, sous-directeur au ministère de la marine. *Bulletin des pêches maritimes*, octobre 1898.

Pour montrer l'utilité des sociétés de l'espèce, disons seulement que la plupart sont en état de payer à leurs membres des secours dont la quotité varie entre $\frac{2}{3}$ et $\frac{3}{4}$ du montant des pertes éprouvées (1).

Les sociétés d'assurances du matériel de pêche existantes au 1^{er} janvier 1899 sont indiquées ci-après :

Société d'assurances mutuelles entre inscrits du quartier de Dunkerque, fondée à Dunkerque en 1894.

Secours en cas d'avaries ou de perte du matériel de pêche;

Prêts pour la construction ou l'achat de matériel.

Cotisations annuelles : 1 % sur la valeur des bateaux; 5 % sur la valeur des engins de pêche.

Indemnité en fin d'année : au marc le franc du montant des pertes.

30 adhérents. — 2.903 fr. 25 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Dunkerque.

Association de prévoyance des marins pratiquant la petite pêche ou le bornage, fondée à Gravelines en 1898.

Cotisations annuelles : 1 % sur la valeur des bateaux; taxe fixe pour chaque espèce d'engin.

Indemnité en fin d'année : au marc le franc du montant des pertes.

800 adhérents (n'a pas encore distribué de secours).

Patronage de la Chambre de commerce de Dunkerque.

Société des marins du Portel, fondée au Portel en 1895.

14 bateaux. — 4.361 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Boulogne.

(1) *Idem.*

La Prévoyance, fondée à Étaples en 1876.

51 bateaux. — 300 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Boulogne.

La Bouée de sauvetage, fondée à Étretat en 1897.

Taxe d'entrée : 10 fr. pour les grands bateaux ; 4 fr. pour les canots.

Cotisation : 2 % sur la vente du poisson.

9 bateaux. — 1.125 fr. 75 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Fécamp.

Société d'assistance mutuelle des propriétaires de bateaux et d'engins de pêche du quartier de Trouville, fondée à Trouville en 1893.

Cotisations variées suivant l'âge des navires ou suivant la valeur des engins de pêche.

65 adhérents. — 14.008 fr. 83 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Honfleur.

Association mutuelle de prévoyance du quartier maritime de Caen, fondée à Caen en 1895.

127 adhérents. — 2.314 fr. 59 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Caen.

Société de secours mutuels de Ouistreham, fondée à Ouistreham en 1894.

135 adhérents. — 161 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Caen.

Société d'assurances et de secours mutuels entre patrons et marins du quartier de La Hougue, fondée à La Hougue en 1895.

A distribué en 1898 des indemnités représentant 40 % du montant des pertes éprouvées.

179 adhérents. — 5.832 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Cherbourg.

Société d'assurances mutuelles des marins pêcheurs du quartier de Cherbourg, fondée à Cherbourg en 1898.

Cotisation : 2 % sur la valeur des bateaux; 4 % sur la valeur des engins de pêche.

22 adhérents. — 1.762 fr. 10 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Cherbourg.

Société de secours mutuels entre propriétaires de bateaux du quartier de Granville, fondée à Granville en 1885.

La société n'a remboursé jusqu'à présent, et dans la limite des 2/3, que les pertes totales et avaries partielles atteignant au minimum le 1/20 de la valeur estimée.

49 adhérents. — 580 fr. 85 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Granville.

La Prévoyante, fondée à Saint-Brieuc en 1890.

La société comprend les 3/4 des bateaux de pêche du quartier de Saint-Brieuc.

117 adhérents. — 1.028 fr. 50 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Saint-Brieuc.

Caisse de secours aux marins du quartier de Paimpol pratiquant la petite pêche ou le bornage, fondée à Paimpol en 1893.

300 adhérents. — 2.414 fr. 10 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Saint-Brieuc.

Société de secours mutuels entre marins pêcheurs et borneurs, fondée à Tréguier en 1895.

Cotisation annuelle : 1 % de la valeur assurée.

Les indemnités peuvent s'élever jusqu'aux 2/3 du montant de la perte.

100 adhérents. — 1.404 fr. 07 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Saint-Brieuc.

Association mutuelle de prévoyance du quartier de Lannion, fondée à Lannion en 1884.

Droit d'entrée : 3 fr.

Cotisations annuelles : 2,5 % ou 2 % du montant des valeurs assurées.

17 adhérents. — 50 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Saint-Brieuc.

La Solidarité, fondée à Morlaix en 1897.

Cotisations annuelles : 1 % de la valeur des bateaux ; 5 % de la valeur des engins.

133 adhérents. — 1.029 fr. 84 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Morlaix.

La Prévoyante, fondée à Roscoff en 1893.

35 adhérents. — 80 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Morlaix.

L'Utile, fondée au Conquet en 1893.

Cotisations annuelles de 1 % de la valeur du matériel assuré avec diminution annuelle de 1/25 du montant de la valeur assurée.

301 adhérents. — 1.104 fr. 95 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Brest.

La Prévoyante, fondée à L'Aberwrac'h en 1883.

Les bateaux sont assurés pour 150 fr. par an, avec diminution annuelle de 10 fr. sur cette évaluation.

78 adhérents. — 340 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Brest.

La Garantie, fondée à Camaret en 1884.

109 adhérents. — 257 fr. 75 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Brest.

Société de prévoyance et de secours mutuels du syndicat des marins pêcheurs de la baie de Douarnenez, fondée à Douarnenez en 1898.

Cotisation *ad valorem* du matériel.

40 adhérents. — 50 fr. payés en 1898.

Association de prévoyance mutuelle des patrons pêcheurs de Concarneau, fondée à Concarneau en 1884.

Droit d'entrée : 10 fr. ou 15 fr. suivant le tonnage du bateau assuré.

Cotisations mensuelles : 0 fr. 50 ou 1 fr. suivant le tonnage.

115 adhérents. — 406 fr. 60 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Quimper.

Association mutuelle de prévoyance des marins du quartier de Quimper, fondée à Quimper en 1884.

132 adhérents. — 1.535 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Quimper.

Société de prévoyance mutuelle entre patrons pêcheurs du quartier de Lorient, fondée à Lorient en 1897.

198 adhérents. — 146 fr. 45 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Lorient.

Association de prévoyance entre armateurs et patrons de pêche des bateaux pontés du quartier de Groix, fondée à Groix en 1895.

285 adhérents. — 4.430 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Lorient.

Association de prévoyance des pêcheurs du quartier de Belle-Isle, fondée à Belle-Isle en 1895.

Les sociétaires sont indemnisés en fin d'année au marc le franc des pertes.

Les 3/10 des ressources sociales sont affectés aux indemnités. Le reste est versé à la Caisse d'épargne.

145 adhérents. — 1.977 fr. payés en 1898.

Association de prévoyance des patrons pêcheurs du Bono, fondée au Bono en 1897.

Cotisations annuelles de 1 % de la valeur assurée.

Indemnité en fin d'année, au marc le franc, et après justification des réparations effectuées.

63 adhérents. — 487 fr. 75 payés en 1898.

Association de prévoyance des patrons pêcheurs du quartier du Croisic, fondée au Croisic en 1892.

Droit d'entrée de 6 à 30 fr., suivant tonnage.

Cotisations annuelles : 1 % de la valeur des bateaux ; 2 % de la valeur des engins.

171 adhérents. — 6.714 fr. 88 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Saint-Nazaire.

Société d'assurances mutuelles entre patrons de pêche du quartier de Noirmoutier, fondée à Noirmoutier en 1896.

9/10 des recettes annuelles sont répartis en indemnités au marc le franc.

151 adhérents. — 4.280 francs payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de La Roche-sur-Yon.

La Prévoyance, fondée aux Sables-d'Olonne en 1895.

34 adhérents. — 6.126 fr. 40 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de La Roche-sur-Yon.

Société de prévoyance et de secours mutuels des propriétaires de bateaux de pêche, fondée aux Sables-d'Olonne en 1882.

71 adhérents. — 4.712 fr. 65 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de La Roche-sur-Yon.

Société de secours mutuels des propriétaires de bateaux et d'engins de pêche, fondée à La Rochelle en 1897.

58 adhérents. — 1.619 fr. 70 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de La Rochelle.

Association de prévoyance entre propriétaires de bateaux et d'engins de pêche du quartier de l'île d'Oleron, fondée à l'île d'Oleron en 1898.

36 adhérents.

Patronage de la Chambre de commerce de La Rochelle.

Société mutuelle d'assurances maritimes entre pilotes et pêcheurs du quartier de Royan, fondée à Royan en 1895.

Cotisation proportionnelle à la valeur des bateaux.

66 adhérents. — 15.659 fr. 30 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de La Rochelle.

Mutualité maritime, fondée à Arcachon en 1894.

Cotisations : 6 fr. par an.

39 adhérents. — 110 fr. 20 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Bordeaux.

Solidarité maritime, fondée à Gujan en 1895.

Cotisations : 6 fr. par an.

84 adhérents. — 281 fr. 25 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Bordeaux.

Solidarité maritime, fondée à Arès en 1894.

Cotisations : 6 fr. par an.

28 adhérents. — 47 fr. 25 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Bordeaux.

La Fraternelle, fondée à Port-Vendres en 1894.

Cotisations : 10 fr. par an.

75 adhérents. — 857 fr. 85 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Perpignan.

L'Union, fondée à Port-Vendres en 1894.

Cotisations : 10 fr. par an.

84 adhérents. — 1.440 fr. 53 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Perpignan.

La Prévoyance, fondée à Agde en 1896.

3/5 des ressources annuelles sont distribués en indemnités.

152 adhérents. — 1.722 fr. 46 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Cette.

La Confiance, fondée à Cette en 1898.

3/5 des ressources annuelles distribués en indemnités.

112 adhérents.

Patronage de la Chambre de commerce de Cette.

Société de secours, fondée à Arles en 1896.

115 adhérents. — 1.254 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Marseille.

Association de prévoyance des patrons pêcheurs, fondée à Martigues en 1894.

84 adhérents. — 860 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Marseille.

Association des patrons du grand art, fondée à Martigues en 1894.

Remboursement intégral des avaries de coques supérieures à 50 fr. et des avaries de mâture sans restriction.

10 adhérents. — 1.806 fr. 25 payés en 1898.

Société de prévoyance des patrons pêcheurs de Marseille, fondée à Marseille en 1894.

99 adhérents. — 2.925 fr. 71 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Marseille.

Syndicat des patrons pêcheurs de Cassis, fondé à Cassis en 1891.

28 adhérents. — 40 fr. payés en 1898.

Association des patrons pêcheurs de La Ciotat, fondée à La Ciotat en 1894.

43 adhérents.

Patronage de la Chambre de commerce de Marseille.

Solidarité maritime, fondée à La Seyne en 1891.

50 adhérents. — 800 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Toulon.

Société d'assistance mutuelle pour le matériel de pêche, fondée à Saint-Tropez en 1898.

Cotisations de 3 à 6 fr.

32 adhérents. — 210 fr. payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Toulon.

Fraternité maritime, fondée à Ajaccio en 1896.

60 adhérents. — 172 fr. 85 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce d'Ajaccio.

Caisse de secours pour perte de filets, fondée à Bastia en 1892.

Indemnités de $\frac{1}{5}$ des pertes.

11 adhérents. — 188 fr. 60 payés en 1898.

Patronage de la Chambre de commerce de Bastia.

III. — Caisse de prévoyance de l'État.

A. — *Premier projet du Comité consultatif des pêches maritimes.*

(1891).

Nous avons vu les efforts tentés par le Département de la Marine pour favoriser le développement des sociétés exclusivement locales d'assurances mutuelles entre les marins. Cependant, malgré l'espoir que les ministres successifs pouvaient fonder sur ces associations, elles ne leur sont jamais apparues que comme un palliatif aux besoins

pressants des gens de mer et comme un acheminement à une solution plus complète du problème de l'assurance contre les accidents inhérents à l'exercice de la profession maritime.

De toutes les catégories de marins, les plus exposés aux dangers de la mer, ceux qui fournissent le plus formidable contingent de disparitions isolées ou collectives, sont sans contredit les marins qui pratiquent les grandes pêches en Islande et à Terre-Neuve. Embarqués sur des voiliers de faible tonnage qui séjournent plusieurs mois sur les lieux de pêche, ces marins ont à redouter à la fois la tempête et la brume épaisse qui semblent se liguer pour jeter à la côte leurs fragiles navires. D'autre part les pêcheurs des côtes, moins exposés peut-être à périr parce qu'ils trouvent plus facilement du secours en cas de danger, voient souvent la mer briser leurs engins de pêche, sinon leurs bateaux eux-mêmes, et perdent ainsi leur gagne-pain.

C'est en s'inspirant de ces considérations que le Département de la Marine chargea le Comité consultatif des pêches en 1891 d'élaborer un projet de constitution d'assurances mutuelles entre *marins pêcheurs* exclusivement, visant à la fois l'assurance du matériel et celle du personnel.

Nous ne pouvons mieux faire, pour exposer le résultat des travaux du Comité, qu'analyser le rapport adressé en son nom au Ministre de la Marine par M. Berthoule, le 2 juin 1892 (1).

M. Berthoule, après avoir constaté l'insuffisance de la

(1) Inséré au *Journal officiel* du 5 juillet 1892.

charité pour subvenir à des besoins tels que ceux de la population maritime et rappelé les diverses formes de l'association de secours mutuels dans l'histoire des différents peuples, examine la situation actuelle et discute les divers moyens d'y porter remède.

Au moment où M. Berthoule écrivait son rapport, des propositions de loi avaient déjà été soumises au Parlement par divers députés en vue de créer l'assurance obligatoire à l'égard des ouvriers de l'industrie et M. Louis Ricard, rapporteur de ces propositions, concluait énergiquement à l'adoption de l'assurance obligatoire comme étant la « garantie des droits de l'ouvrier et en même temps la » sauvegarde du patron, qui serait exposé souvent à la » ruine s'il était seul à supporter les indemnités nécessaires à la suite d'accident (1). »

M. Berthoule n'hésite pas à appliquer le même principe aux marins pêcheurs et propose d'ajouter au montant de leurs souscriptions les sommes consacrées jusque-là par le Département de la Marine à secourir les pêcheurs.

Le principe de l'assurance obligatoire une fois admis, il restait à en déterminer l'application. N'oublions pas que le projet dont nous nous occupons en ce moment vise à la fois l'assurance du matériel et celle des personnes, d'où nécessité de créer deux institutions parallèles, mais distinctes.

Théoriquement, le meilleur moyen d'atteindre ce double but parut être de créer deux Associations générales, placées sous la main du Gouvernement, et comprenant, cha-

(1) Rapport au nom de la Commission du travail par M. Louis Ricard (25 février 1892).

cune pour son objet respectif, tous les pêcheurs de l'ensemble du littoral français. Mais un examen attentif de la question fit ressortir toutes les difficultés que présentait la réalisation d'un tel projet. Les différences existant entre les pêcheurs des diverses parties du littoral, tant au point de vue de la situation matérielle que des usages, voire des risques professionnels, paraissaient rendre inévitable la localisation des institutions de prévoyance. Cependant quoique multiples ces institutions devaient être soumises à la direction et à la tutelle de l'État.

Mais où s'arrêter dans le système de la localisation ? Le peu de prospérité des sociétés de secours mutuels entre marins existantes avant 1892 dans certains ports indiquait bien qu'il fallait leur donner désormais une base plus large en étendant leur action à une circonscription territoriale plus développée. C'est d'ailleurs un des principes élémentaires de toute mutualité, que ses résultats sont en proportion directe du nombre de ses adhérents. C'est en tenant compte de ces diverses considérations que le Comité consultatif des pêches avait adopté le système des associations mutuelles par arrondissement maritime (1), lesquelles auraient été reliées entre elles par un Comité supérieur et central siégeant à Paris et placé directement sous l'autorité du Ministre de la Marine.

§ 1^{er} — *Assurance du matériel.*

Les difficultés que présentait la constitution de ce mode

(1) Le littoral français est divisé en cinq arrondissements maritimes dont les chefs-lieux respectifs sont : Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon.

d'assurance étaient on ne peut mieux exposées par la dépêche ministérielle même qui saisissait de la question le Comité consultatif des Pêches maritimes :

« La principale de ces difficultés, a-t-on dit, consiste en » ce que le matériel de pêche côtière ne s'adapte pas aux » conditions de l'assurance maritime ordinaire. L'assureur » ne peut répondre que des risques de mer, c'est-à-dire » d'éventualités hors du pouvoir de l'assuré ; il serait » contre la nature et contre le droit qu'il répondit des » conséquences des faits libres de celui-ci. Or, le bateau » de pêche, ses agrès, ses engins sont trop dans la main » du patron ; leur conservation, leur sort, sont trop dans » sa dépendance, pour que, dans un dommage qui les » atteint, le défaut d'attention, de soin, d'efforts pour » mettre à sauf, n'ait souvent autant et plus de part que » la force majeure. L'assureur se méfie par suite de ce » genre de risques : on n'entend les garantir qu'à un » prix fort élevé et ruineux pour le pêcheur. »

En outre des primes élevées qu'elles auraient à réclamer aux pêcheurs et qui détourneraient sûrement leur clientèle, les Compagnies d'assurance maritime auraient à redouter certaines fraudes, dans l'évaluation des dommages subis. Ces fraudes au contraire sont incompatibles avec le système de l'assurance mutuelle, puisque les pêcheurs camarades du sinistré connaissent le plus souvent aussi bien que lui la valeur de son bateau ou de son matériel de pêche.

Par analogie avec le mode d'alimentation des sociétés d'assurance mutuelle (matériel) alors existantes, les ressources des Caisses d'arrondissements maritimes projetées devaient se composer :

1° Du produit d'une taxe fixe annuelle grevant chaque bateau de pêche et variant suivant le tonnage ;

2° D'une prime moyenne de 2 1/2 % de la valeur des bateaux ;

L'estimation de valeur, nécessaire à la détermination de la prime à payer, devait être faite par des experts nommés à cet effet par les Sous-Comités locaux des futures Caisses ;

3° D'une prime de 1 % de la valeur à l'état de neuf des engins de pêche assurés ;

4° Du montant des sommes distribuées chaque année par le Département de la Marine en indemnités pour pertes de matériel de pêche et qui représentaient environ 1/5 des pertes éprouvées.

Les produits de ces diverses sources de revenus pouvaient être estimés comme suit, d'après les statistiques de 1890 pour la France et l'Algérie :

1° Taxe fixe sur les bateaux (à raison de 1 fr. par bateau, sans distinction de tonnage, pour faciliter les prévisions)	25.952 fr.
---	------------

2° Prime de 2 1/2 % de la valeur estimée des bateaux.	1.117.215 »
---	-------------

3° Prime de 1 % de la valeur à l'état de neuf des engins de pêche.	229.647 »
--	-----------

TOTAL.	<u>1.372.814 fr.</u>
----------------	----------------------

Le projet comportant la création d'une Caisse centrale de suprême réserve, alimentée par des retenues de 5 % sur le montant des ressources ci-dessus énumérées, soit de

68.640 »

Il serait resté à répartir entre les Caisses d'arrondissements la somme de

1.304.174 fr.

Quant aux 115.000 fr. que le Département de la Marine devait abandonner annuellement à la nouvelle institution, ils devaient être versés à la Caisse centrale de suprême réserve, qui se serait ainsi trouvée dotée de 68.640 fr. + 115.000 fr., soit de 183.640 fr.

L'évaluation des risques à prévoir était d'ailleurs facile, étant donné que les 115.000 fr. distribués annuellement par l'État représentaient approximativement $\frac{1}{5}$ des pertes éprouvées.

Les pertes à indemniser étaient donc de

$$115.000 \times 5 = 575.000 \text{ fr.}$$

La comparaison de ce chiffre avec celui des ressources ordinaires à répartir entre les Caisses d'arrondissements et avec celui des réserves de la Caisse centrale était tout à fait rassurante. Aussi était-il prévu qu'au cas où les réserves particulières d'une caisse atteindraient le montant des pertes totalisées des 5 dernières années écoulées, ces réserves feraient retour aux sociétaires.

§ 2. — Assurances sur la vie.

Conformément au projet relatif à l'assurance du matériel, l'assurance sur la vie et contre les accidents devait faire l'objet de la création d'une caisse dans chaque arrondissement maritime. L'institution était représentée, dans chaque quartier maritime, par un *sous-comité* élu directement par les pêcheurs, les sous-comités devant, à leur tour, désigner les membres du conseil d'administration de la caisse d'arrondissement. Étaient couverts par l'assurance tous les risques personnels résultant de tempêtes, de fausses manœuvres, d'erreurs de feux ou de route, de collisions

en mer, en un mot tous les accidents non imputables à une intention coupable des intéressés.

Mais l'alimentation de la caisse d'assurances en cas d'accidents de personnes ou de décès présentait une difficulté dont on n'avait pas à s'occuper pour l'assurance du matériel.

En effet, la perte d'un bateau ou d'un matériel de pêche donnait lieu au versement, à l'assuré, d'une indemnité plus ou moins considérable, mais payée une fois pour toutes. Il n'en était pas de même des pensions dues aux victimes d'accidents entraînant une incapacité permanente de travail, ou à leurs ayants droit.

Ici, nous nous trouvons en présence de charges affectant un caractère de permanence, et dont le poids s'aggrave constamment au fur et à mesure que les sinistres se succèdent.

Deux moyens permettent de subvenir aux nécessités d'une telle situation : le premier consiste dans la répartition annuelle, sur les assurés, des charges afférentes à l'année écoulée ; le second, dans la capitalisation annuelle des rentes à servir.

Le premier moyen, adopté en Allemagne pour le fonctionnement de l'assurance obligatoire des ouvriers, est séduisant à première vue, en ce que, pendant les premières années d'exercice, il n'impose aux assurés que des cotisations relativement légères ; mais il est facile de concevoir que l'accroissement annuel des charges nécessitera, au bout d'un temps plus ou moins long, de la part des assurés, des versements de plus en plus élevés. Or, l'assurance n'est équitable qu'à condition de ne pas nécessiter un prélèvement trop considérable sur les ressources de l'assuré

qui, autrement, pourrait avoir avantage à adopter le système de l'épargne individuelle. En outre, il est injuste que les membres actifs de l'assurance supportent à eux seuls le poids des obligations contractées par l'institution dans le passé.

Le système de la capitalisation annuelle des rentes est au contraire en vigueur en Autriche. Ce système consiste à demander chaque année aux assurés le capital nécessaire au service des rentes souscrites pendant l'année écoulée. La charge qui incombe ainsi aux assurés dès la création de la caisse est certes plus lourde que dans l'autre système, mais elle restera sensiblement égale à elle-même au cours des années successives, si la collectivité des adhérents est assez considérable pour fournir une moyenne presque constante d'accidents annuels.

Toutefois, la situation précaire des pêcheurs, dont les salaires sont très inférieurs à ceux des ouvriers terriens, rendait également impossible l'application pure et simple des deux systèmes ci-dessus. Aussi le projet du Comité consultatif des pêches maritimes prévoyait-il pour l'alimentation de ses caisses d'assurances un système spécial exposé plus loin et comportant une subvention annuelle de l'État.

Quelles seraient, maintenant, la nature et la quotité des cotisations à demander aux pêcheurs ?

Après examen des divers modes de cotisation en usage dans les sociétés de secours mutuels existantes entre marins pêcheurs, le Comité fixa à 1 1/2 % des parts de pêche ou des salaires bruts la somme à verser annuellement par les pêcheurs. D'autre part, on demandait aux arma-

teurs ou patrons propriétaires de bateaux de pêche des versements comprenant :

1° Une prime annuelle variant de 6 à 15 francs par marin embarqué ayant droit à une part entière de pêche ;

2° Une prime annuelle de 12 à 30 francs par bateau de pêche suivant le tonnage.

Enfin, on faisait état, dans les recettes, d'une subvention annuelle de 300.000 francs fournie par l'État.

Les pensions à servir, au lieu d'être évaluées à raison de 15 ou 20 % du salaire de la victime comme pour les assurances ouvrières, ce que ne permettait pas la variabilité des salaires du pêcheur, étaient assimilées aux pensions dites demi-soldes servies par la Caisse des Invalides, aux divers ayants droit.

Voyons maintenant comment devait s'équilibrer le budget de la future assurance :

Les diverses sources de recettes annuelles étant évaluées à 800.000 francs et les charges à 60.000 francs par exercice soit, à 60.000 francs pour la première année, à 120.000 francs pour la deuxième, à 180.000 francs pour la troisième, etc., les réserves annuelles et leurs intérêts accumulés étaient destinés à former un capital permettant de rétablir l'équilibre des charges et des recettes lorsque cet équilibre viendrait à se rompre, c'est-à-dire au bout de la 13^e année d'exercice environ (1).

(1) Voir le texte du projet de loi élaboré par le Comité consultatif des pêches maritimes, page 106.

B. — *Deuxième projet du Comité consultatif
des pêches maritimes.*

(1892-1894).

Avant la date même (2 juin 1892) du dépôt du rapport de M. Berthoule sur le projet que nous venons d'étudier, M. Gerville-Réache, président du Comité consultatif des pêches maritimes, demandait au Ministre (26 avril 1892) d'élargir les bases de la future institution en admettant à en bénéficier non plus seulement les pêcheurs, mais bien tous les inscrits maritimes, sans distinction de leur genre de navigation.

Le Ministre s'empessa d'entrer dans ces vues et laissa le soin d'étudier à nouveau la question au Comité consultatif des pêches, qui avait si consciencieusement élaboré le précédent projet. Ce fut encore un rapport du même M. Berthoule, qui exposa les résultats des nouveaux travaux du Comité (1).

Le nouveau projet, s'il étendait à tous les marins le principe de l'assurance obligatoire contre les accidents de personnes, laissait complètement de côté l'assurance du matériel, dont le fonctionnement, même limité aux seuls pêcheurs, parut, après nouvel examen, devoir entraîner des complications trop étendues. Donc, pour l'assurance du matériel, pas d'institution d'État, mais seulement des encouragements de l'État au développement des sociétés particulières que nous avons décrites dans un précédent chapitre et qui paraissent d'ailleurs destinées à un avenir des plus sérieux.

(1) V. *Journal officiel* du 23 juillet 1894.

Dans le nouveau projet du Comité consultatif des pêches, l'idée des Caisses d'arrondissements était abandonnée en faveur de celle d'une Caisse unique englobant dans ses opérations tous les inscrits maritimes de France et des colonies où fonctionne le système de l'inscription maritime. Dès lors, il devenait tout naturel de confier la gestion de cette Caisse au personnel déjà chargé de gérer la Caisse des Invalides, et le Comité se rallia à ce système. Toutefois, à raison de ses nouvelles attributions, l'administrateur de l'Établissement des Invalides devait être assisté, en ce qui concernait la nouvelle caisse, d'un Conseil supérieur composé de 11 membres nommés par décret pour une période de 3 années. Dans les ports, les Comités d'arrondissements prévus dans le projet précédent étaient supprimés, tandis que l'on conservait les Sous-Comités, destinés à servir de lien entre les intéressés et l'Administration de la Marine.

Les ressources de la caisse se composaient des cotisations des marins, de celles des armateurs, enfin d'une subvention de l'État.

Au point de vue de la cotisation à payer, les marins étaient divisés en 4 catégories, correspondant à des taux différents de cotisations, suivant les dangers plus ou moins graves de la navigation pratiquée.

« Dans le 1^{er} groupe (1) sont rangés les inscrits embar-
» qués à *la part* et pratiquant la navigation la moins dan-
» gereuse, celle qui n'affronte pas la mer et qui demeure
» confinée dans les eaux tranquilles, soit dans la partie
» maritime des fleuves, dans les canaux, rivières et étangs
» aboutissant à la mer, soit dans l'intérieur des ports ou

(1) 2^e Rapport Berthoule, déjà cité.

» bassins, avec application dans ces termes au bornage,
» au pilotage et à la petite pêche ; la prime est de 50 cen-
» times par mois ou de 6 francs pour l'année entière.

» Font partie du second et sont imposés à raison de
» 70 centimes par mois les inscrits naviguant à la part, au
» cabotage, au bornage, au pilotage et à la petite pêche
» *en mer*.

» On classe dans le 3^e groupe, avec une prime de
» 1 1/2 pour 100 des salaires décomptés au rôle, les in-
» scrits *engagés au mois ou au voyage* sur des bâti-
» ments naviguant au long cours, au cabotage, au bor-
» nage, à la petite pêche ou en plaisance, avec rôle d'équi-
» page.

» Enfin, le même prélèvement de 1 1/2 pour 100 est opéré
» sur les décomptes des marins employés aux grandes
» pêches.

» Pour ce dernier groupe, les retenues ne peuvent être
» moindres de 90 centimes ni supérieures à 2 francs par
» mois d'embarquement.

» La contribution à verser par les armateurs était fixée
» en principe à la moitié des cotisations payées par chaque
» homme embarqué et suivait ainsi la progression affé-
» rente à la nature de la navigation. »

La perception de ces deux sources de revenus de la Caisse (cotisations des marins et des armateurs) était, nous l'avons dit, confiée à l'Établissement des Invalides qui retenait le montant des cotisations au désarmement des navires, en même temps que les droits d'invalides.

Quant à la subvention à demander à l'État, elle était essentiellement variable et devait seulement combler l'écart entre les ressources et les charges de la Caisse

d'assurances ; nous reparlerons plus loin de cette question.

La Caisse devait venir en aide sous plusieurs formes à ses adhérents ou à leurs ayants droit : secours temporaires, pensions d'incapacité de travail, pensions aux veuves, orphelins et ascendants survivants. En dehors des secours temporaires, d'importance variable, le taux des diverses catégories de pensions était égal à celui des pensions correspondantes de demi-solde servies par la Caisse des Invalides aux *simples inscrits*, savoir :

Pensions d'incapacité de travail	204 fr.
— de veuve	192
(plus pour chaque enfant mineur de 10 ans).	24
— d'orphelins de père et de mère, pour chaque famille de plusieurs en- fants, jusqu'à ce que l'aîné ait at- teint sa 21 ^e année	192
— d'ascendant septuagénaire et non demi-soldier	96

Notons en passant que le projet qui nous occupe ne tenait aucun compte du grade de l'inscrit dans la hiérarchie maritime commerciale : simples matelots, maîtres au cabotage ou capitaines au long cours payaient les mêmes cotisations suivant leur genre respectif de navigation et avaient les mêmes droits sur la Caisse. Le taux des cotisations seul variait avec les risques encourus.

Cette remarque a son importance en ce sens que, comme nous le verrons plus loin, c'est un principe tout différent qui a définitivement prévalu : celui des cotisations variant, non suivant le genre de navigation, c'est-à-dire de risques, mais bien suivant le grade de l'assuré et

donnant droit, pour chaque grade, à des pensions respectivement égales à celles de la Caisse des Invalides.

D'après les statistiques consultées par le Comité des pêches, le bilan de la Caisse future pouvait être établi comme suit :

Charges de la Caisse.

50 invalides à 204 fr.	10.200 fr.
382 veuves à 192 fr.	73.344
386 orphelins de père à 24 fr.	9.264
15 orphelins de père et de mère à 192 fr.	2.880
75 ascendants à 96 fr.	7.100
Total.	102.788 fr.

En adoptant le système de la capitalisation annuelle des rentes dont nous avons vu les avantages par rapport à celui de la répartition annuelle des charges et en prenant pour taux de capitalisation les chiffres adoptés par la Caisse nationale des retraites, le capital nécessaire au service des rentes ci-dessus prévues (102.788 fr.) pouvait être évalué à. 1.672.248 fr.

Or, les cotisations des intéressés étaient évaluées à. 940.000

Celles des patrons et armateurs à 579.000

Soit à. 1.519.000

En déduisant 25 % pour taxes irrécouvrables, frais de gestion, etc., soit. 380.000

il restait une somme de. 1.139.000 fr.
inférieure aux charges de 500.000 fr. en chiffres ronds.

C'est donc cette somme qu'il fallait demander à l'État à titre de subvention.

Telles étaient les grandes lignes du second projet élaboré par le Comité consultatif des pêches maritimes et dont le texte même est reproduit page 110.

C. — Projet de la Commission Supérieure des Invalides.

Nous avons vu que le second projet du Comité consultatif des pêches maritimes confiait à l'Établissement des Invalides la gestion de la future Caisse d'assurances. Le Ministre de la Marine entrant dans ces vues jugea en conséquence qu'il ne pouvait être donné suite à ce projet sans le soumettre à la Commission supérieure des Invalides, et par décision du 30 novembre 1894 il en saisit ce conseil.

C'est le 6 février 1896 que M. le commissaire général de la marine Roussin adressa au Ministre son rapport sur les travaux de la Commission supérieure des Invalides.

Sans revenir sur les dispositions adoptées par le Comité des pêches et maintenues dans le nouveau projet, mentionnons seulement celles qui ont donné lieu à des modifications.

Ainsi que nous le faisons pressentir précédemment, les cotisations, au lieu d'être proportionnelles aux risques, sont proportionnelles aux grades et les pensions servies, le cas échéant, suivent cette même progression. Ce nouveau mode de supputation des cotisations était imposé par les difficultés qu'eût présenté l'autre, tandis qu'il était d'une extrême simplicité, pour l'Établissement des Invalides de la Marine, de majorer de moitié, en vue du versement à la Caisse d'assurances, la retenue habituelle de 3 %.

prélevée au profit du dit Établissement des Invalides sur les salaires des gens de mer.

Dans ces conditions, les marins exerçant des genres de navigation aux risques moindres supportaient une charge aussi considérable que leurs camarades des grandes pêches qui fournissent malheureusement le plus fort contingent d'accidents; mais M. le commissaire général de la marine Roussin, rapporteur du projet de la Commission supérieure des Invalides, fait observer à ce propos avec une grande justesse « que les premiers de ces marins, » jouissant des privilèges de l'inscription maritime sans » risques professionnels sérieux, peuvent bien être astreints » aux mêmes sacrifices que leurs camarades plus exposés. »

Toutefois, ce système de perception s'écartait sensiblement des principes de la mutualité proprement dite et dès lors il devenait moins nécessaire de faire participer les marins eux-mêmes à la gestion de la future Caisse. Comme d'autre part le nouveau projet soumettait à des règles parfaitement déterminées l'attribution des secours et pensions, la Commission supérieure des Invalides supprima les comités dans les quartiers maritimes; puis, se réservant à elle-même la haute surveillance de la Caisse, elle supprima également le Conseil supérieur spécial prévu dans les projets précédents.

D'après les principes exposés ci-dessus, les pensions à servir, le cas échéant, par la Caisse d'assurances variaient suivant le grade des adhérents, qui étaient à ce point de vue divisés en quatre catégories :

1° Les capitaines au long cours ;

2° Les maîtres au cabotage, mécaniciens assimilés, patrons à la pêche d'Islande, pilotes brevetés de mer ;

3° Les marins non titulaires des brevets ci-dessus, embarqués comme officiers ou comme patrons d'embarcations pêchant au large;

4° Les inscrits maritimes ne se trouvant dans aucune des catégories précédentes.

Tout d'abord, on avait songé à une assimilation complète des pensions de la Caisse d'assurances avec celles de la Caisse des Invalides, à égalité de grade. Mais, tout en conservant cette assimilation pour les grades inférieurs, il a fallu par mesure d'économie y renoncer pour les grades plus élevés. C'est ainsi que la progression des pensions d'invalides varie de 192 fr. pour le simple marin à 780 fr. pour le capitaine au long cours, tandis que la progression des pensions d'accidents ne devait être que de 192 à 300 fr.

Les ressources de la Caisse se composaient :

1° Des cotisations des marins, dont l'évaluation était faite d'après les versements de 3 % effectués à la Caisse des Invalides, les cotisations devant être de moitié, soit 1 1/2 %.

Toutefois, il convient de remarquer que pour les marins naviguant à la part à la petite pêche, au pilotage et au bornage, les droits d'invalides étant seulement de 1 1/2 %, le montant de ces droits pouvait être également adopté dans l'état des recettes de la Caisse d'assurance. On avait ainsi :

Pour le long cours, le cabotage et les grandes pêches	Fr. 600.000
Pour la petite pêche, le pilotage, le bornage.	700.000
Ensemble.	1.300.000

2° Des apports des armateurs et patrons,
soit :

Pour le long cours, le cabotage et les grandes pêches (apport égal à celui des équipages)	600.000
---	---------

Pour la petite pêche, où les patrons sont embarqués eux-mêmes (apport de 4 francs par homme et par an, réduit à 3 francs pour la pêche dans la partie maritime des fleuves et rivières, ce dernier genre de navigation employant environ $\frac{1}{5}$ des 80,000 pêcheurs de France), c'est-à-dire $64.000 \times 4 + 16.000 \times 3$, soit environ	300.000
--	---------

Ce qui donnait une recette totale de . .	2.200.000
--	-----------

Les charges étant évaluées (tableau ci-dessus) à	2.100.000
--	-----------

Il ressortait un excédant annuel de revenus de	Fr. 100.000
--	-------------

Le tableau ci-dessous, emprunté au rapport de M. le commissaire général Roussin, indique le taux des pensions et secours garantis par la future Caisse, ainsi que leur nombre annuel, calculé sur la moyenne des années écoulées de 1887 à 1894, et les capitaux représentatifs nécessaires aux taux de 3 % et de $2\frac{1}{2}$ % (tarifs de la Caisse des retraites).

Secours à distribuer et pensions à capitaliser par année moyenne.

DÉSIGNATION DES PENSIONNÉS.	TAUX de la PENSION ou secours.	NOMBRE de pensions ou secours.	MONTANT TOTAL DES PENSIONS OU SECOURS	DURÉE des PENSIONS ou secours et âge des pension- nés.	CAPITAL REPRÉSENTATIF DES PENSIONS. Chiffres approximatifs			
					au taux de 3 % C. R.		au taux de 2 1/2 % C. R.	
					Capital repré- sentatif d'une pension de 1 fr.	Capital repré- sentatif total.	Capital repré- sentatif d'une pension de 1 fr.	Capital repré- sentatif total.
	fr. c.				fr. c.	francs.	fr. c.	francs.
50 marins invalides	300 00	1	300 00					
	270 00	2	540 00					
	240 00	5	1,200 00	La vie (40 ans)	18 12	192,217	19 43	206,113
	204 00	42	8,568 00					
400 veuves de	250 00	8	2,000 00					
	220 00	25	5,500 00					
	200 00	52	10,400 00	La vie (35 ans)	49 54	4,531,545	21 10	4,653,818
	192 00	345	60,480 00					
30 orphelins de père et de mère de	225 00	2	450 00					
	200 00	4	800 00	de 7 ans à 16 ans exclus.	7 57	44,345	7 74	45,341
	192 00	24	4,608 00					

Les excédants annuels plus ou moins considérables devaient être mis en réserve pour compenser les déficits éventuels de certains exercices plus chargés. Si d'ailleurs cette ressource était insuffisante, l'écart devait être comblé par l'État, à titre gratuit. Enfin, si, longtemps après la fondation de la Caisse, les excédants annuels accumulés formaient une réserve dépassant manifestement le chiffre utile, le projet de loi prévoyait une réduction des cotisations tant des marins que des patrons et des armateurs.

Une dernière question se posait à la Commission supérieure des Invalides, chargée d'élaborer le projet relatif à la création de la Caisse d'assurances : celle du cumul des secours et pensions servis par la dite Caisse avec, d'une part, les secours provenant des retenues de 4 % sur le montant des primes à la marine marchande (loi du 30 janvier 1893), d'autre part avec les demi-soldes fournies par la Caisse des Invalides. Nous ne pouvons mieux faire que citer sur cette question le rapport de M. le commissaire général Roussin :

« Sur le premier point, il a été reconnu que les secours
» distribués sur le fonds des primes sont employés, pour
» la plus grande part, en secours d'urgence aux veuves
» dès que parvient la nouvelle de la mort du marin, secours d'autant plus nécessaires qu'ils ne feront que permettre aux bénéficiaires d'attendre la liquidation des
» pensions qui leur sont attribuées sur la Caisse d'assurances. D'ailleurs, la loi du 30 janvier 1893 sur les primes n'est votée que pour 10 années....., » « tandis que
» l'institution projetée doit être illimitée dans sa durée.
» Sur le second point, la Commission supérieure a estimé,
» comme l'avait fait le Comité des pêches maritimes, que

» le caractère d'institution d'assurance mutuelle différen-
» ciait nettement l'établissement projeté d'avec les pen-
» sions de demi-soldes, versées par l'État en vue de récom-
» penser les services rendus dans la marine militaire et
» d'encourager le recrutement de la profession qui lui four-
» nit son personnel. Le cumul lui a donc paru justifié en
» principe ; toutefois, en raison de l'apport éventuel du
» Trésor public pour combler les déficits de la Caisse, elle
» a cru devoir proposer la réduction de la moitié des pen-
» sions et secours qu'elle aura à servir, lorsque le bénéfi-
» ciaire touchera ou viendra à toucher la demi-solde ou
» pension dérivée. Le cas se présentera d'ailleurs rarement
» pour les marins invalides et les veuves de marins ayant
» péri à la mer, et ne touchera vraisemblablement qu'une
» partie de la catégorie des ascendants. »

*D. — Projet du Conseil supérieur de la marine
marchande.*

(Commission des gens de mer).

Le projet de la Commission supérieure des Invalides fut de nouveau examiné par la commission des gens de mer du Conseil supérieur de la marine marchande. Le rapporteur, M. Cabart-Danneville, sénateur, en proposait l'adoption presque intégrale, sauf modification ci-après des articles 16 et 17.

Projet de la Commission supérieure des Invalides.

Art. 16. — Le Ministre de la Marine est chargé de la gestion de la Caisse d'assurances mutuelles, avec le concours des fonctionnaires et agents ayant l'administration et la gestion de la Caisse des Invalides de la Marine.

Art. 17. — La Commission supérieure de l'Établissement des Invalides de la Marine exerce, vis-à-vis de la Caisse nationale d'assurances, les fonctions de surveillance et de protection dont elle est investie à l'égard dudit Établissement. Elle donne également son avis, en comité d'études, sur les questions et projets relatifs à son organisation et à sa réglementation.

La Commission supérieure est spécialement consultée sur l'emploi et le placement des fonds de la caisse.

Projet de la Commission des gens de mer.

Art. 16 (1). — Le Ministre de la Marine est chargé de la gestion de la Caisse d'assurances mutuelles, avec le concours des fonctionnaires et agents ayant l'administration et la gestion de la Caisse des Invalides de la Marine. Le contrôle financier de l'institution appartient à la Commission supérieure de l'Établissement des Invalides.

Art. 17 (1). — Il est créé au Ministère de la Marine un Conseil d'administration spécial de la Caisse d'assurances mutuelles. Ce conseil est composé :

1° Des membres titulaires de la Commission supérieure des Invalides ;

2° D'un nombre d'inscrits maritimes et d'armateurs égal à celui des membres de la commission précitée, pris par moitié dans chacune de ces deux catégories et nommés par décret pour une durée de 3 ans. Il est spécialement consulté sur l'emploi et le placement des fonds de la caisse et donne son avis sur les questions et projets relatifs à l'organisation et à la réglementation de l'institution.

Avant de présenter enfin au Parlement le projet de loi si longuement étudié, le Département de la Marine eut encore à discuter avec celui des Finances la question des

(1) Ces 2 articles ainsi modifiés par la Commission des gens de mer ont été adoptés dans la loi définitive où ils portent respectivement les nos 18 et 19.

subventions de l'État en cas d'insuffisance des cotisations. Comme nous l'avons vu, la Commission supérieure des Invalides, considérant qu'il y aurait assez rarement nécessité de faire appel au concours financier de l'État, avait prévu des subventions gratuites. Mais le Département des Finances, redoutant les conséquences d'un pareil engagement, ne voulut consentir qu'à des avances remboursables et c'est alors que le Ministre de la Marine introduisit dans le projet de loi les deux articles nouveaux 16 et 17 réglant les conditions des avances éventuellement faites par l'État à la Caisse d'assurances et de leur remboursement par cette institution. (V. le texte de ces deux articles, page 120).

E. — *Loi du 21 avril 1898.*

Enfin, le *Journal officiel* du 23 avril 1898 portait promulgation de la loi du 21 du même mois, dont le projet, présenté quelques jours auparavant par le Ministre de la Marine, avait été voté d'urgence, presque sans discussion.

La nouvelle loi, créant une Caisse de *prévoyance* (1) au profit des marins français contre les risques et accidents de leur profession, n'était exécutoire qu'à partir du 1^{er} janvier de l'année 1899 (art. 30). Ce délai était nécessaire à la préparation des règlements d'administration publique destinés à préciser le fonctionnement de la loi.

Le décret en Conseil d'État du 20 décembre 1898 et les instructions ministérielles du 24 janvier 1899 suivant ont d'ailleurs laissé place à de nombreuses difficultés d'inter-

(1) Les diverses commissions d'étude avaient toutes adopté l'expression « Caisse d'assurance. »

prétation, lesquelles ne pourront recevoir leur solution qu'au fur et à mesure qu'elles se manifesteront.

Afin de bien montrer les différentes phases de l'élaboration de la loi du 21 avril 1898, nous donnons ci-après :

1° Les textes des deux projets successifs du Comité consultatif des pêches maritimes ;

2° Le texte de la loi du 21 avril 1898.

Quant aux projets de la Commission supérieure des Invalides et du Conseil supérieur de la marine marchande (Commission des gens de mer), la rédaction en était presque semblable à celle de la loi définitive, sauf en ce qui concerne les articles primitivement numérotés 16 et 17, comme nous l'avons dit.

*Premier projet de loi du Comité consultatif
des pêches maritimes.*

Article 1^{er}. — Il sera créé, dans chaque arrondissement maritime, des Associations mutuelles ayant pour objet : 1° l'assurance des bateaux et engins servant soit à la grande, soit à la petite pêche ; 2° l'assurance des personnes contre les accidents dont sont victimes les marins se livrant à l'une ou l'autre de ces industries.

Art. 2. — Feront, de droit et obligatoirement, partie de l'une ou de l'autre de ces Associations : 1° tous les armateurs ou patrons et marins propriétaires d'embarcations ou d'engins affectés à la pêche ; 2° tous les pêcheurs inscrits maritimes, à partir de l'âge de 10 ans.

Art. 3. — Ces Associations seront divisées en deux sections essentiellement distinctes, administrées séparément et correspondant aux deux assurances désignées à l'article 1^{er}.

Art. 4. — Chaque Section aura son centre administratif au chef-lieu de l'arrondissement maritime et sera placée sous l'autorité et sous la présidence d'honneur du Préfet maritime.

Art. 5. — Les Conseils d'administration seront composés du

commissaire général, chef du service de la marine dans l'arrondissement, président de droit, avec voix prépondérante, et de membres élus pour cinq ans, à raison de un au moins par quartier, par les Sous-Comités créés dans les conditions ci-après.

Le nombre des membres élus pour constituer le Conseil ne pourra, en aucun cas, être inférieur à cinq.

Art. 6. — Il sera établi, dans chaque quartier, des Sous-Comités correspondant à chacune des deux branches de l'assurance.

Art. 7. — Ces Sous-Comités se composeront du commissaire de l'inscription maritime, président, du trésorier de la marine ou de son préposé, faisant fonctions de secrétaire-trésorier, et de deux membres élus par le syndicat, sans que le nombre des membres élus puisse être inférieur à six.

Art. 8. — Prendront part à l'élection des membres des Sous-Comités : 1^o pour les Associations d'assurances, du matériel, tous les armateurs ou marins propriétaires de barques et d'engins de pêche ; 2^o pour les Associations ayant pour objet l'assurance des personnes, tous les marins, pêcheurs, inscrits maritimes, majeurs de vingt et un ans.

Art. 9. — Les élections pour les Sous-Comités de quartier auront lieu pendant le 1^{er} trimestre de l'année, sur convocations par voie d'affiches apposées dans tous les centres de pêche quinze jours au moins avant celui du scrutin.

Art. 10. — Les pouvoirs des membres du Conseil d'arrondissement et ceux des membres des Sous-Comités expireront tous les cinq ans. Ils pourront être renouvelés.

Art. 11. — Les Sous-Comités, aussitôt constitués dans chaque quartier, procéderont par voie de scrutin à la nomination du délégué chargé de représenter le quartier au Conseil d'administration de l'Association, au siège de l'arrondissement maritime.

Art. 12. — Les assurés seront assujettis au paiement de primes ou taxes dont le taux sera fixé par un règlement d'administration publique.

A défaut du paiement dans les termes prévus par le décret réglementaire, le renouvellement du rôle pourra être refusé, et, en cas de non-renouvellement, le patron sera passible d'une

amende dont le maximum ne dépassera pas le double des taxes non versées.

Toute dissimulation dans les déclarations devant servir à la fixation des taxes et primes exposera celui qui s'en sera rendu coupable à une amende de 10 à 500 fr. et à la déchéance de tous ses droits résultant de l'assurance.

Les armateurs seront responsables de ces engagements.

Art. 13. — Les caisses des assurances du matériel couvriront la perte des bateaux et engins résultant des accidents de mer, les faits de guerre exceptés, suivant leur valeur expertisée, et sous la déduction de un cinquième; elles couvriront, dans la même proportion des quatre cinquièmes, les avaries dont les réparations seront assez graves pour entraîner une dépense d'au moins 30 fr. pour les bateaux et 20 fr. pour les engins.

Toutefois, les indemnités ne seront payées que sur justification de la réparation du matériel perdu ou avarié.

Art. 14. — Les caisses des Associations pour l'assurance des personnes serviront aux veuves, orphelins ou ascendants des marins victimes d'accidents de mer, au cours d'une campagne de pêche; des pensions viagères ainsi établies :

1^o Une pension de 192 fr. à la veuve survivante, non divorcée, ou contre laquelle la séparation n'a pas été prononcée, à condition que le mariage ait été contracté antérieurement à l'accident, et de 24 fr. pour chacun de ses enfants âgés de moins de treize ans. En cas de remariage, la veuve recevra, en sus des arrérages acquis, une annuité de sa pension personnelle qui sera ensuite supprimée.

2^o Une pension totale de 192 fr. aux orphelins de père et de mère, jusqu'à ce que le plus jeune ait atteint l'âge de seize ans.

Les enfants naturels reconnus antérieurement à l'accident ont droit aux mêmes rentes que les enfants légitimes, et viennent concourir avec eux.

3^o Une pension de 192 fr. aux ascendants seuls survivants, nécessairement, non demi-soldiers et âgés de plus de soixante-dix ans.

Les rentes constituées par cet article seront incessibles et insaisissables.

Art. 15. — Il est institué à Paris, sous la haute présidence du Ministre de la Marine, un Conseil supérieur des assurances maritimes, composé de dix membres désignés par le Ministre, et dont les pouvoirs devront être renouvelés tous les cinq ans.

Ce Conseil servira de lien commun aux Associations d'arrondissement, recevra leurs comptes, approuvera leurs statuts, prononcera sur leurs requêtes, leur viendra au besoin en aide. Il allouera d'urgence, sur ses propres fonds, et indépendamment des pensions ci-dessus fixées, les premiers secours aux sinistrés.

Art. 16. — Pour lui permettre de faire face à ses besoins et de constituer une réserve, en prévision de calamités extraordinaires, il lui sera attribué : 1^o un prélèvement de 5 % sur toutes les recettes des Associations locales ; 2^o les secours jusque-là accordés par l'Administration pour réfection de matériel ; 3^o une subvention annuelle de 300.000 fr. à affecter plus spécialement aux assurances des personnes.

Art. 17. — Les Associations mutuelles et le Conseil supérieur ainsi établis auront la personnalité civile et pourront acquérir et posséder dans la forme et les conditions ordinaires, par tous actes à titre gratuit ou onéreux.

Art. 18. — Les donations qui seraient faites spécialement à une fraction quelconque de l'une des Associations seront valables. Elles viendront en déduction sur les primes à payer par les inscrits dépendant des localités désignées en l'acte, au prorata et pour une somme égale aux intérêts ou revenus produits par les biens qui les constitueront, ou bien elles seront réparties en secours suivant les volontés exprimées par les donateurs.

Art. 19. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'existence et de fonctionnement des Associations mutuelles créées par la présente loi.

Les Associations seront régies exclusivement par les dispositions de la loi spéciale et des décrets réglementaires de création, à l'exclusion des prescriptions des lois et décrets antérieurs relatifs aux sociétés d'assurances et de secours mutuels.

Art. 20. — La présente loi est également applicable à l'Algérie, à la Martinique, à la Guadeloupe, à la Réunion et aux îles Saint-

Pierre et Miquelon, qui seront considérées chacune comme arrondissement distinct.

Art. 21. — Cette loi deviendra exécutoire à partir du

*Deuxième Projet du Comité consultatif des pêches
maritimes.*

Projet de loi instituant une Caisse nationale d'assurances mutuelles entre les marins français :

Article 1^{er}. — Il est créé au profit des marins français une Caisse nationale d'assurances mutuelles contre les risques et accidents de leur profession.

Art. 2. — Font obligatoirement partie de la Caisse tous les inscrits maritimes à partir de l'âge de dix ans.

Art. 3. — L'Administration de l'Établissement des Invalides de la Marine est chargée de la gestion de la Caisse d'assurances mutuelles, sous l'autorité supérieure du Ministre de la Marine et avec le concours des fonctionnaires et agents de la Marine.

Art. 4. — Il est créé auprès de l'Administration de la Caisse d'assurances un Conseil supérieur composé de onze membres, dont deux sénateurs, deux députés et deux présidents de sociétés de secours mutuels. Le président et les membres sont nommés par décret. Leur mandat est de trois ans et renouvelable.

Le Conseil supérieur est consulté sur l'emploi des fonds ainsi que sur la réglementation de la Caisse et la détermination des indemnités. Il délibère sur les requêtes et difficultés qui lui sont soumises, soit directement par le Ministre, soit par les Sous-Comités, sur le rapport d'un de ses membres.

Le Conseil supérieur se réunit sur la convocation du Ministre. Il ne peut délibérer que si le tiers au moins de ses membres est présent. En cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

Art. 5. — Il est établi un Sous-Comité dans chaque quartier d'inscription maritime.

Ce Sous-Comité se compose du commissaire de l'inscription maritime, président; du trésorier des Invalides de la Marine ou,

à défaut, de son préposé, et de membres élus dans les syndicats du quartier, à raison de deux par syndicat. Les pouvoirs des membres des Sous-Comités ont une durée de trois ans et peuvent être renouvelés.

Les élections des membres des Sous-Comités ont lieu sur convocation, par voie d'affiches apposées, dans tous les quartiers et syndicats, quinze jours au moins avant celui du vote.

Prennent part à l'élection tous les inscrits maritimes ainsi que les armateurs employant des inscrits. Les uns et les autres doivent être Français, majeurs de vingt et un ans et jouir de leurs droits civils.

Les Sous-Comités servent de lien entre les assurés et l'Administration. Ils donnent leur avis sur toute requête et sur les difficultés de détail pouvant surgir dans l'application de la présente loi, sous le contrôle de l'Administration supérieure de la Caisse.

Ils tiennent un registre de leurs délibérations.

Une expédition du procès-verbal de chaque séance est adressée dans la huitaine au Ministre.

Art. 6. — La Caisse est revêtue de la personnalité civile.

Elle est alimentée :

- 1^o Par la cotisation des participants ;
- 2^o Par les apports des armateurs ;
- 3^o Par les dons volontaires ;
- 4^o Par les subventions de l'État, des départements, des communes, des établissements publics et des associations.

Les dons volontaires et les subventions peuvent être acceptés, alors même qu'ils comporteraient une affectation spéciale à une région déterminée.

Art. 7. — Les cotisations à verser par les inscrits maritimes sont fixées comme ci-après :

50 centimes par mois pour les inscrits embarqués à la part et pratiquant la navigation (bornage, petite pêche et pilotage) exclusivement dans la partie maritime des fleuves, rivières, canaux et étangs aboutissant à la mer et dans l'intérieur des ports et bassins ;

70 centimes par mois pour les inscrits maritimes naviguant à la part au cabotage, au bornage, à la petite pêche et au pilotage en mer ;

1 1/2 p. 100 des salaires décomptés au rôle pour les inscrits engagés au mois ou au voyage, embarqués sur des bâtiments ou bateaux armés au long cours, au cabotage, au bornage, à la petite pêche et en plaisance avec rôle d'équipage.

Le même prélèvement de 1 1/2 p. 100 est opéré sur les décomptes des marins employés aux grandes pêches. Ces retenues ne pourront excéder 2 fr. par mois, ni être inférieures à 90 centimes.

Art. 8. — Les armateurs, capitaines, maîtres et patrons propriétaires de bateaux se livrant à la grande ou à la petite pêche, au pilotage et au bornage sont assujettis au versement de cotisations annuelles fixées comme ci-après :

1° Pour les bateaux exerçant la navigation exclusivement dans la partie maritime des fleuves, rivières, étangs ou canaux aboutissant à la mer et dans l'intérieur des ports et bassins, 3 fr. par homme ; 2° pour les bâtiments et embarcations pratiquant la petite pêche, le bornage ou le pilotage en mer, 4 fr. par homme ; 3° les armateurs de bâtiments naviguant au long cours, au cabotage ou à la grande pêche et les propriétaires de bateaux de plaisance munis de rôles d'équipage sont assujettis au versement d'une cotisation égale au montant de celles acquittées par leurs équipages.

Sont exonérés de la taxe prévue par le présent article les patrons propriétaires de bateaux de moins de 2 tonneaux ne se livrant pas à la pêche.

Art. 9. — Le calcul des cotisations à percevoir en conformité des articles 7 et 8 a pour base les rôles de désarmement des navires et embarcations dressés par l'Administration de la Marine.

La réglementation relative au recouvrement des droits dus à la Caisse des Invalides de la Marine est appliquée pour la perception des cotisations.

Art. 10. — La Caisse des assurances mutuelles distribue des indemnités ou des pensions aux marins devenus temporairement ou définitivement incapables de pourvoir eux-mêmes à leur subsistance par suite d'accidents de leur profession ou de maladies résultant de ces accidents.

La pension est de 204 fr. pour les marins devenus invalides dans les conditions indiquées au précédent paragraphe.

La Caisse assure, en outre, les pensions ci-après aux familles des marins décédés par suite d'accidents de leur profession ou par suite de maladies soit endémiques, soit résultant de ces accidents :

1^o Une pension de 192 fr. à la veuve survivante, non divorcée ou contre laquelle la séparation de corps n'a pas été prononcée, à condition que le mariage ait été contracté antérieurement à l'accident ou à la maladie, et 24 fr. par an à chacun des enfants âgés de moins de dix ans.

En cas de remariage, la veuve reçoit, en sus des arrérages acquis, une annuité de sa pension, qui est ensuite supprimée ;

2^o Une pension totale de 192 fr. aux orphelins de père et de mère jusqu'à ce que le plus jeune ait atteint sa vingt et unième année.

Les enfants naturels reconnus antérieurement à l'accident ont droit aux mêmes rentes que les enfants légitimes et viennent concourir avec eux ;

3^o Une pension de 96 francs à chacun des ascendants, seuls survivants, non demi-soldiers et âgés d'au moins soixante-dix ans, quel que soit le nombre des décès ouvrant des droits à cette pension dans la même famille.

Les pensions énumérées ci-dessus, à l'exception de celles attribuées aux ascendants, se cumulent avec les demi-soldes, pensions dérivées de la demi-solde et autres allocations payées par la Caisse des Invalides.

Art. 11. — Les pensions sont attribuées aux veuves, orphelins et ascendants à compter du jour du décès qui y ouvre des droits.

L'état d'invalidité des marins en instance d'une pension est constaté une fois par an, par la Commission spéciale instituée au chef-lieu de chaque sous-arrondissement maritime par application de l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la loi du 11 avril 1881 sur les pensions dites de demi-solde.

Les pensions attribuées sur l'avis de cette Commission courent du 1^{er} janvier de l'année de la constatation de l'invalidité.

Art. 12. — Toutes les pensions servies par la Caisse nationale d'assurances mutuelles sont incessibles et insaisissables.

Elles sont garanties par un capital constitutif fixé par les tarifs de la Caisse nationale des retraites, suivant le taux adopté pour le fonctionnement de la Caisse des assurances mutuelles.

Il est constitué une réserve alimentée par un prélèvement de 5 0/0 sur toutes les recettes autres que la contribution de l'État, et qui a charge de pourvoir aux indemnités prévues par la présente loi.

Art. 13. — Il est tenu à l'Administration centrale de l'Établissement des Invalides un grand livre sur lequel sont enregistrées les pensions au fur et à mesure de leur constitution.

Tous les ans, le Ministre de la Marine soumet au Président de la République l'état général des pensions qui ont été accordées pendant l'année précédente sur les fonds de la Caisse.

Cet état est inséré au *Bulletin des lois*.

Art. 14. — Un extrait d'inscription formant titre est délivré à l'ayant droit.

Cet extrait énonce les nom, prénoms, date et lieu de naissance et qualité civile du titulaire, ainsi que le montant annuel et trimestriel de la pension.

Art. 15. — Les arrérages des pensions viagères sont payés par trimestre.

Le paiement en est fait par les trésoriers des Invalides, au porteur de l'extrait d'inscription et sur la production d'un certificat de vie délivré par le syndic du titulaire de la pension.

Les certificats de vie à produire pour le paiement des arrérages sont exempts de timbre.

Art. 16. — Tout inscrit maritime, veuve, ascendant ou orphelin d'inscrit qui se trouvera en demeure de faire valoir ses droits à l'obtention d'une pension de la Caisse d'assurances mutuelles sera tenu, sous peine de déchéance, de se pourvoir auprès de l'Administration de la Marine, dans un délai dont la durée ne pourra excéder cinq années.

Conformément à l'article 2277 du code civil, les arrérages récla-

més par le titulaire ou ses ayants droit se prescrivent par cinq années au profit de la Caisse d'assurances.

Les rentes et indemnités non réclamées sont rejetées des états de paiement après un délai égal dans les mêmes conditions.

Art. 17. — Les actes de l'état civil, les certificats de notoriété et autres pièces relatives à l'exécution de la présente loi sont délivrés gratuitement par les maires et les syndics des gens de mer, et dispensés des droits de timbre et d'enregistrement.

Toutefois, lorsqu'il s'agit de paiements au-dessus de 150 fr., les actes de notoriété sont délivrés par le juge de paix ou par un notaire, et, dans ce cas, ils doivent être timbrés et enregistrés.

Art. 18. — Les fonds de la Caisse d'assurances sont employés en rentes sur l'État, en valeurs du Trésor, ou encore, après avis du Conseil supérieur, en obligations garanties par l'État, en obligations départementales ou communales.

Art. 19. — La Caisse d'assurances supporte les dépenses supplémentaires d'administration qu'entraîne son fonctionnement.

Art. 20. — La présente loi est applicable à l'Algérie, à la Martinique, à la Guadeloupe, à la Réunion, à la Guyane et aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

Elle deviendra exécutoire à partir du 1^{er} janvier 189...

Loi du 21 avril 1898.

Loi portant création d'une Caisse de prévoyance entre les marins français contre les risques et accidents de leur profession.

TITRE I^{er}

CONSTITUTION, RESSOURCES, CHARGES DE LA CAISSE.

Article premier. — Il est créé au profit des marins français une Caisse nationale de prévoyance contre les risques et accidents de leur profession.

Font obligatoirement et exclusivement partie de cet établissement tous les inscrits maritimes à partir de l'âge de 10 ans.

Art. 2. — La Caisse est revêtue de la personnalité civile.

Elle est alimentée :

1° Par la cotisation des participants ;

2° Par les apports des propriétaires ou armateurs de navires ou bateaux ;

3° Par les dons ou legs des particuliers et par les subsides éventuels des départements, des communes, des établissements publics et des associations ;

4° Lorsqu'il y a lieu, par une contribution de l'État fixée conformément aux dispositions de l'article 14.

Les dons, legs et subsides peuvent être acceptés alors même qu'ils ont pour affectation spéciale la concession d'indemnités, secours ou pensions supplémentaires dans des cas déterminés ou au profit de régions expressément désignées.

Art. 3. — Les cotisations à verser par les inscrits maritimes sont fixées à la moitié des taxes perçues sur leurs gains et salaires en faveur de la Caisse des Invalides de la marine, sans toutefois que ces cotisations puissent excéder 2 francs par mois pour les inscrits appartenant aux deux dernières catégories du tarif faisant suite à la présente loi.

Art. 4. — Les propriétaires ou armateurs de bateaux armés pour le long cours, le cabotage, la grande et la petite pêche, le pilotage et le bornage, ainsi que les propriétaires de bâtiments de plaisance munis de rôles d'équipage sont assujettis au versement d'une cotisation égale au montant de celle acquittée par leurs équipages.

Par exception, les patrons propriétaires de bateaux se livrant à la petite pêche, au pilotage ou au bornage, qui montent eux-mêmes les dits bateaux, ne sont assujettis qu'au versement des cotisations annuelles fixées comme ci-après :

1° Pour les bateaux exerçant la navigation exclusivement dans la partie maritime des fleuves, rivières, étangs ou canaux aboutissant à la mer et dans l'intérieur des ports et bassins, 3 francs par homme ;

2° Pour les bâtiments et embarcations pratiquant la petite pêche, le bornage ou le pilotage en mer, 4 francs par homme.

Art. 5. — Les inscrits maritimes qui sont atteints de blessures ou de maladies ayant leur cause directe dans un accident ou un risque de leur profession survenu pendant la durée de leur der-

nier embarquement sur un navire français et les mettant dans l'impossibilité absolue et définitive de continuer la navigation, ont droit à une pension viagère dite « demi-solde d'infirmités, » fixée conformément au tarif annexé à la présente loi.

Si l'impossibilité de continuer la navigation n'est pas définitive, ils reçoivent une indemnité temporaire ou renouvelable calculée d'après le taux annuel prévu au dit tarif.

Art. 6. — Ont également droit à une pension fixée conformément au tarif susvisé les veuves des inscrits maritimes qui sont tués ou périssent par suite des causes et dans les conditions prévues à l'article précédent, ou qui meurent des conséquences des blessures ou des maladies énoncées au dit article, pourvu que le mariage soit antérieur à l'origine des dites blessures ou maladies.

Si la femme titulaire de pension instituée par le présent article se remarie et redevient veuve, elle ne peut prétendre, du chef de son second mari, à une nouvelle pension de même nature que la première, à moins qu'elle ne renonce à celle dont elle jouissait déjà.

Ont droit à la même pension les veuves de marins morts en possession d'une des pensions déterminées par l'article 5, si le mariage est antérieur à l'accident ou à la maladie qui a déterminé l'octroi de cette pension.

La pension n'est jamais acquise à la femme divorcée ou contre laquelle a été prononcée la séparation de corps.

Art. 7. — Après le décès du père et de la mère, ou lorsque la mère veuve se trouve, conformément au dernier paragraphe de l'article 6, déchue de ses droits à la pension, les orphelins des inscrits décédés dans les conditions susdéfinies ou en possession d'une pension acquise dans les dites conditions reçoivent, quel que soit leur nombre et jusqu'à ce que le plus jeune ait accompli l'âge de 16 ans, un secours annuel unique, de taux égal à celui de la pension que leur mère avait ou aurait obtenue.

Est également et dans les mêmes conditions dévolue, comme secours annuel aux orphelins du père, la pension de veuve demeurée libre par suite de l'option exercée conformément au paragraphe 2 de l'article précédent. Toutefois, les arrérages du se-

cours annuel sont, dans ce cas, payables à la mère tutrice des orphelins.

Les enfants naturels reconnus avant l'origine de la blessure ou de la maladie d'où procède le droit participent au secours dans la même mesure que les enfants légitimes.

A mesure que les aînés atteignent l'âge de 16 ans, leur part est reversée sur les plus jeunes.

En cas de coexistence d'orphelins ayant des mères différentes ou d'orphelins de lits précédents, la division du secours a lieu comme en matière de demi-solde, sous la réserve de la disposition énoncée au deuxième paragraphe du présent article.

Art. 8. — Il est alloué aux inscrits et aux veuves titulaires des pensions et indemnités accordées en vertu des articles 5 et 6 ci-dessus, pour chacun de leurs enfants âgés de moins de 10 ans, un supplément annuel déterminé par le tarif annexé à la présente loi, à moins que, se trouvant en possession d'une demi-solde ou d'une pension dérivée de la demi-solde, ils ne reçoivent déjà ce supplément.

Art. 9. — Lorsque les inscrits maritimes visés à l'article 5 ne laissent après eux ni veuves ni orphelins, un secours annuel et viager dont le taux est déterminé par le tarif annexé à la présente loi est accordé à chacun de leurs ascendants au premier degré.

En cas de prédécès ou de décès consécutif de l'un des ascendants ou des deux ascendants au premier degré, le secours qui aurait été ou a été attribué à chacun des ascendants décédés est reporté sur les ascendants de degrés supérieurs de la même branche, s'il en existe ; il est partagé également entre ces derniers, avec réversion sur le ou les survivants.

Les secours déterminés par le présent article ne sont payés qu'aux ascendants âgés d'au moins 60 ans et qui auraient eu droit à une pension alimentaire. En outre, le même ascendant ne peut être titulaire de plus d'un des secours accordés en vertu du présent article.

Art. 10. — Les pensions et allocations accordées en vertu des articles précédents sont réduites de moitié, si les ayants droit jouissent déjà, soit d'une pension militaire ou civile ou d'un se-

cours d'orphelin payé sur les fonds de l'État, soit d'une demi-solde ou d'une pension ou secours d'orphelin dérivé de la demi-solde.

Art. 11. — Les dispositions ci-dessus ne font pas obstacle à ce que l'inscrit, ses ayants cause ou la Caisse de prévoyance subrogée à leurs droits demandent directement, suivant les principes et règles du droit commun, des indemnités aux personnes responsables de faits intentionnels ou fautes lourdes ayant déterminé la réalisation des accidents ou risques dont les dits inscrits auront été victimes.

Les indemnités qui, dans ce cas, auront été consenties par les intéressés ou imposées par les tribunaux compétents viendront en déduction des sommes à payer en vertu de la présente loi.

Art. 12. — Les pensions et autres allocations accordées en vertu de la présente loi sont incessibles et insaisissables.

Elles prennent cours :

Pour les inscrits du jour où ils ont cessé de recevoir leurs salaires, conformément à l'article 262 du Code de commerce ;

Pour les veuves, les orphelins et les ascendants, du jour du décès qui y ouvre des droits, ou, en cas de disparition à la mer, du jour des dernières nouvelles.

Art. 13. — La demi-solde d'infirmités est rayée si, à quelque époque que ce soit, le titulaire embarque à titre professionnel sur un navire ou bateau de commerce ou de pêche, ou sur un bâtiment de plaisance pourvu d'un rôle d'équipage.

Art. 14. — Le payement des pensions, secours et indemnités à la charge de la Caisse d'assurances mutuelles est garanti au moyen de la constitution annuelle du capital présumé nécessaire pour servir, jusqu'à leur extinction, les allocations accordées en vertu de la présente loi pendant l'année écoulée.

Ce capital est calculé en appliquant au montant des pensions et secours concédés pendant l'année les méthodes de calcul de la Caisse nationale des retraites, et en ajoutant au produit ainsi obtenu la somme des indemnités allouées et des frais d'administration dépensés pendant la dite année. Il est réalisé dans la caisse de l'institution au moyen :

1° Des trois premières espèces de recettes prévues à l'article 2

et afférentes à l'année, à l'exclusion toutefois des dons, legs et subsides ayant une affectation spéciale et supplémentaire ;

2° S'il y a lieu, d'un prélèvement sur le fonds de réserve constitué en vertu de l'article 15 de la présente loi ;

3° En cas d'insuffisance de ces ressources, d'avances remboursables de l'État égales au déficit.

Art. 15. — Lorsque le produit des ressources déterminées par l'alinéa numéroté 1° de l'article précédent dépasse le chiffre du capital nécessaire, l'excédant constitue une réserve destinée à couvrir, jusqu'à due concurrence, les déficits qui pourraient se produire ultérieurement.

Lorsque le montant de cette réserve vient à atteindre 1 million et demi de francs, la cotisation à verser par les inscrits maritimes en vertu de l'article 3 peut être réduite dans la proportion nécessaire pour ne pas augmenter la réserve au-delà de ce chiffre. Les versements à effectuer par les propriétaires ou armateurs de bâtiments et patrons propriétaires de bateaux en exécution de l'article 4 sont réduits dans la même proportion.

Si le fonds de réserve vient à tomber au-dessous de 500.000 fr., les contributions énumérées au précédent paragraphe sont relevées dans une proportion commune en vue de ramener le capital à son maximum.

Art. 16. — Si le produit des ressources énumérées aux alinéas numérotés 1° et 2° de l'article 14 ne suffisent pas pour constituer le capital nécessaire, et que l'État soit obligé de parfaire le déficit au moyen d'avances, ces avances devront, préalablement à toute réduction des cotisations et des versements des participants, être remboursées à l'État, lorsque les recettes viendront à l'emporter sur les charges.

En cas de succession de déficits annuels ayant entraîné des avances de l'État, le taux des cotisations ou versements pourra être momentanément relevé dans la proportion nécessaire pour mettre la Caisse à même d'équilibrer ses recettes et ses charges, sans que toutefois ce relèvement puisse excéder un tiers des contributions exigées des participants en conformité des articles 3 et 4.

Art. 17. — Le taux des réductions et des relèvements des cotisations ou versements prévus aux articles 15 et 16, de même que le montant des remboursements à l'État sont fixés par décrets rendus sur la proposition des Ministres de la Marine et des Finances, sur avis conforme du Conseil d'administration institué par l'article 19. Les modifications de taux sont applicables à partir du 1^{er} janvier de l'année qui suit le décret qui les prononce.

TITRE II

ADMINISTRATION DE LA CAISSE. — DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 18. — Le Ministre de la Marine est chargé de la gestion de la Caisse de prévoyance, avec le concours des fonctionnaires et agents ayant l'administration et la gestion de la Caisse des Invalides de la Marine.

Le contrôle financier de l'institution appartient à la Commission supérieure de l'Établissement des Invalides.

Art. 19. — Il est créé au Ministère de la Marine un Conseil d'administration spécial de la Caisse de prévoyance.

Ce Conseil est composé :

1^o Des membres titulaires de la Commission supérieure des Invalides;

2^o D'un nombre d'inscrits maritimes et d'armateurs égal à celui des membres de la Commission précitée, pris par moitié dans chacune de ces deux catégories, et nommés par décret pour une durée de 3 ans. Il est spécialement consulté sur l'emploi et le placement des fonds de la Caisse et donne son avis sur les questions et projets relatifs à l'organisation et à la réglementation de l'institution.

Art. 20. — Le calcul des cotisations à percevoir en conformité des articles 3 et 4 a pour base les rôles de désarmement des navires et embarcations dressés par l'Administration de la Marine.

La réglementation relative au recouvrement des droits dus à la Caisse des Invalides de la Marine est appliquée pour la perception des cotisations.

Art. 21. — Pour faire valoir ses titres à l'une des allocations

prévues dans l'article 5, l'inscrit doit, sous peine de déchéance, adresser au commissaire de l'inscription maritime, dans le délai de deux mois qui suit son débarquement, ou son retour en France s'il est débarqué à l'étranger ou aux colonies, une demande écrite ou verbale dont il lui est donné récépissé.

La même demande, dont il est également donné récépissé, doit, sous peine de déchéance, être adressée dans le délai d'un an à partir du jour de la mort de l'inscrit ou dans le délai de deux ans à partir du jour de ses dernières nouvelles, s'il a disparu en mer, par les veuves, orphelins, ascendants ou tuteurs, qui invoquent le bénéfice des articles 6 à 10. Dans le cas de disparition la demande est instruite dès la décision du Ministre de la Marine établissant la disparition du marin ou la perte corps et biens du bâtiment ou de l'embarcation qu'il montait.

Un règlement d'administration publique déterminera les justifications à produire pour l'établissement du droit ainsi que les délais dans lesquels ces justifications devront être présentées. En ce qui concerne la demi-solde d'infirmités, l'instruction comportera la visite par la Commission spéciale instituée par l'article 1^{er} de la loi du 11 avril 1881 et la constatation, par cette Commission, que l'état de l'impétrant provient des causes et produit les conséquences spécifiées à l'article 5.

Art. 22. — Les demi-soldes d'infirmités, les pensions de veuves et les secours aux orphelins ou ascendants qui en dérivent sont accordés suivant la procédure en vigueur pour la concession de la demi-solde.

L'indemnité temporaire est accordée par décision du Ministre, après enquête administrative et pour une durée qui ne pourra excéder six mois.

Au-delà de ce terme, elle peut, sur avis conforme de la commission de visite instituée par l'article 1^{er} de la loi du 11 avril 1881, être transformée par décision du Ministre en une indemnité renouvelable de six mois en six mois, chaque renouvellement ayant lieu après enquête. Au bout de trois années à partir de la décision ministérielle spécifiée au précédent paragraphe, cette indemnité renouvelable est supprimée ou convertie, après une

nouvelle visite, en demi-solde d'infirmités conformément à l'article précédent.

Art. 23. — Les fonds de la Caisse de prévoyance sont employés en rentes sur l'État, en valeurs du Trésor et en obligations garanties par l'État.

Art. 24. — Il est tenu à l'Administration centrale de l'Établissement des Invalides un grand livre sur lequel sont enregistrés les pensions et secours annuels au fur et à mesure de leur constitution.

Un certificat d'inscription formant titre est délivré à l'ayant droit.

Art. 25. — Les arrérages des pensions viagères et des secours annuels de la Caisse de prévoyance sont payés par trimestre sur la production d'un certificat de vie.

Art. 26. — Les pensions et secours annuels sont rayés du grand livre après trois ans de non-réclamation des arrérages, sans que leur rétablissement donne lieu à aucun rappel d'arrérages antérieurs à la réclamation.

La même déchéance est applicable aux héritiers ou ayants cause des pensionnaires qui n'auront pas produit les justifications de leurs droits dans les trois ans qui suivront la date du décès de leur auteur.

Les arrérages de pension non payés, mais réclamés dans les trois ans qui ont suivi le décès du pensionnaire, ne sont plus passibles que de la prescription quinquennale.

Art. 27. — Les actes de l'état civil, les certificats de notoriété et autres pièces relatives à l'exécution de la présente loi sont délivrés gratuitement par les maires ou par les syndics des gens de mer, et dispensés des droits de timbre et d'enregistrement.

Art. 28. — Les règles en vigueur en ce qui concerne la liquidation et le paiement des pensions dites de demi-solde sont applicables aux pensions et secours annuels concédés sur la Caisse de prévoyance pour tout ce qui n'est pas spécifié par la présente loi.

Art. 29. — La Caisse de prévoyance supporte les dépenses spéciales d'administration qu'entraîne son fonctionnement.

Art. 30. — La présente loi est applicable à l'Algérie, à la Mar-

tinique, à la Guadeloupe, à la Réunion, à la Guyane, aux îles Saint-Pierre et Miquelon et à toutes autres colonies où serait légalement organisée l'inscription maritime.

Elle deviendra exécutoire à partir du 1^{er} janvier qui suivra la date de la promulgation de la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

TARIF

DES DEMI-SOLDES D'INFIRMITÉS, DES PENSIONS ET DES SECOURS

POUR L'EXÉCUTION DE LA LOI DU 21 AVRIL 1898

DÉSIGNATION	PENSION DES INSCRITS (art. 5) en cas de :		PENSION DES VEUVES OU secours annuel aux orphelins (art. 6 et 7) en cas de :		SECOURS ANNUEL aux ascendants (art. 9) en cas de :		Supplément annuel pour enfant âgé de moins de 10 ans. (art. 8)
	non cumul.	cumul.	non cumul.	cumul.	non cumul.	cumul.	
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
Capitaines de la marine marchande, mécaniciens de 1 ^{re} et de 2 ^e classe dirigeant pendant leur dernier embarquement une machine d'une force nominale de 300 chevaux au moins	300	450	250	425	125	62 50	36
Inscrits maritimes titulaires du brevet de pilote d'une station de mer, de patron breveté pour la pêche d'Islande, de maître au cabotage, de mécanicien de 1 ^{re} ou de 2 ^e classe	270	435	220	410	110	55 »	24
Inscrits maritimes non titulaires de l'un des brevets ci-dessus, et embarqués en dernier lieu comme officiers au long cours, au cabotage ou à la grande pêche, ou comme patrons d'embarcations exerçant la petite pêche au large .	240	420	200	400	100	50 »	24
Inscrits maritimes ne se trouvant dans aucune des catégories ci-dessus . . .	204	402	192	96	96	48 »	24

F. — Principaux caractères distinctifs de la loi du 21 avril 1898 concernant les marins et de la loi générale du 9 du même mois sur les accidents du travail.

Dans plusieurs des projets successifs de la loi sur les accidents du travail, notamment dans celui qu'avait étudié la Commission de la Chambre des députés en 1893, était insérée la disposition suivante : « Une loi spéciale » réglera les conséquences des accidents dont les marins » et les pêcheurs peuvent être victimes dans l'exercice de » leur profession. » La Commission du Sénat maintint ce texte et le rapporteur déclarait dans la discussion que c'était une façon des plus claires de dire que le projet de loi général sur les accidents du travail ne devait pas s'appliquer aux marins.

C'est en vertu de cette disposition, déjà insérée dans les projets antérieurs à 1893 et que la loi du 9 avril n'a d'ailleurs pas reproduite, que le Département de la Marine elabora les divers projets étudiés plus haut, qui aboutirent à la création de la Caisse de prévoyance en faveur des marins.

Les différences entre les deux lois des 9 et 21 avril 1898 sont profondes et radicales.

Tandis que les conséquences des accidents survenus « par le fait du travail ou à l'occasion du travail » dans les industries énumérées à l'article 1^{er} de la loi du 9 avril 1898 sont mises entièrement à la charge des chefs d'entreprise, celles des accidents professionnels des marins sont supportées par une Caisse qu'alimentent à la fois les versements des armateurs, les cotisations des marins, enfin, s'il y a lieu, des subventions de l'État. Cette partici-

pation des marins, établie en raison de l'état précaire actuel de l'industrie des armements maritimes, n'est-elle pas par ailleurs équitable et propre à relever la dignité des intéressés appelés à bénéficier de la nouvelle institution ?

Car, si certains armateurs ont déjà cherché à regagner par une diminution du salaire de leurs équipages les versements qui leur incombent, comme chefs d'entreprise, il est à craindre également que les patrons des industries visées à l'article 1^{er} de la loi du 9 avril ne s'efforcent de rejeter sur leurs ouvriers tout ou partie des charges afférentes à leur assurance contre les accidents du travail. Et tandis que l'État pourrait ramener les armateurs au respect de la loi par un remaniement des dispositions régissant la concession des primes à la marine marchande, il se trouverait impuissant, du moins dans l'état actuel de la législation, à l'égard des chefs d'industrie. Peut-être eût-il mieux valu, dans ces conditions, répartir les charges de l'assurance entre les patrons et les ouvriers, de manière à imposer aux uns et aux autres le souci de leurs droits et de leurs devoirs réciproques.

Au point de vue du paiement des allocations et pensions en cas d'accidents, la Caisse de prévoyance des marins présente une simplicité et une perfection remarquables, par rapport au système si complexe de surveillance et de contrôle établi sur les Syndicats de garantie et sur les Compagnies d'assurances par la loi du 9 avril et par les décrets subséquents.

G. — Protestations contre la loi du 21 avril 1898.

Dès les premiers temps de l'application de la nouvelle loi (1^{er} janvier 1899) les protestations se produisirent

nombreuses et vives. L'éventualité en avait d'ailleurs été en quelque sorte pressentie par M. le Commissaire général Roussin, lorsqu'il concluait dans son rapport, au nom du Conseil supérieur de l'Établissement des Invalides, à l'égalité de traitement des diverses catégories de marins au point de vue des redevances à verser à la nouvelle Caisse. Répondant d'avance à ceux qui, courant moins de risques, pourraient se plaindre de subir les mêmes charges, il objectait que leur sécurité professionnelle serait justement compensée par un léger sacrifice en faveur de leurs camarades plus exposés.

Mais M. le Commissaire général Roussin basait son opinion sur le grand principe de la solidarité entre les marins français, principe qui malheureusement ne paraît pas avoir poussé de profondes racines chez beaucoup de membres de cette catégorie de travailleurs.

C'est surtout parmi les populations maritimes du midi que le mécontentement se manifeste contre la nouvelle institution. Pétitions particulières ou collectives, adressées soit au Ministre de la Marine, soit aux Présidents du Sénat et de la Chambre, toutes déclarent excessives les charges résultant de l'assurance obligatoire eu égard aux faibles dangers que comporte la pêche côtière, le seul genre de navigation, ou peu s'en faut, que pratiquent les inscrits maritimes du littoral de la Méditerranée.

Toutefois, ce n'était pas là le seul argument invoqué par les pétitionnaires, qui faisaient valoir encore l'inutilité, pour eux, de la nouvelle Caisse, en présence des institutions prud'homales ayant même objet.

Il y avait ainsi superposition de taxes et par suite, charge trop lourde grevant des salaires notoirement insuffisants.

Ainsi présentées et soutenues par la plupart des députés des circonscriptions maritimes du midi, les protestations n'étaient pas négligeables et devaient trouver un écho au Parlement.

A la séance du 30 mars 1899, au cours de la discussion de la loi de finances, MM. les députés Carnaud, Pams, Gautret, Antide Boyer, Cadenat, Salis, Rolland, Bourrat, Escanyé, Jourde, Bénézech et Ferrero présentaient un amendement ainsi conçu :

« Les versements imposés aux inscrits maritimes et » aux propriétaires, armateurs et patrons par la loi du 21 » avril 1898 sur la Caisse de prévoyance maritime sont » facultatifs. Un règlement d'administration publique » déterminera les conditions nouvelles d'application de la » dite loi. »

Cet amendement, malgré les efforts de ses auteurs, fut renvoyé à la Commission de la Marine et aucune solution n'est encore intervenue.

Est-il désirable de voir aboutir cette modification à la loi du 21 avril 1898 ? Pour nous l'adoption d'un tel système mènerait à l'avortement définitif de la nouvelle institution. Car il est établi que les marins sont les plus insoucians de tous les travailleurs et le principe des cotisations obligatoires est la condition *sine qua non* de succès d'une institution d'assurances en leur faveur. A défaut du caractère purement facultatif des versements, un système a été proposé d'après lequel serait exempté de verser à la Caisse de l'État tout marin adhérent d'une Société de secours mutuels particulière. Mais que se produirait-il dans une telle hypothèse ? La ruine probable tant de la Caisse de l'État que des Sociétés de secours, car les travaux

du Comité des Pêches maritimes ont fait suffisamment ressortir l'état précaire des Sociétés isolées chez lesquelles la charge des risques répartis sur un nombre trop faible d'adhérents paralyse bientôt tout fonctionnement.

Supposons d'ailleurs relativement prospères à la fois les Sociétés particulières et la Caisse d'État. Quel avantage l'inscrit maritime trouverait-il à s'adresser aux dites sociétés, puisque d'un côté ou de l'autre, il est astreint à payer une cotisation ? Cette cotisation sera-t-elle moindre à la Société particulière ; le montant des secours sera-t-il plus élevé ; le paiement en sera-t-il mieux garanti ? Le contraire paraît évident, puisque la Caisse d'État est gérée par l'Établissement des Invalides au mécanisme tout formé et éprouvé, puisque la Caisse d'État par le nombre de ses adhérents obligatoires aura à supporter une bien moindre proportion de charges.

Cependant, il n'en reste pas moins que dans le Midi les cotisations de la Caisse d'assurance se superposent à celles de l'Association prud'homale ou des autres Sociétés de secours mutuels. Nous ne voyons de solution que dans la suppression de ces modes d'assurance devant celui plus complet et plus sûr qu'offre la nouvelle Caisse.

Les prud'homies et les Sociétés de secours mutuels, en abandonnant celles de leurs attributions qui font actuellement double emploi avec la Caisse de prévoyance ne disparaîtraient d'ailleurs pas ; sans parler du rôle juridictionnel des prud'homies, ces institutions ainsi que les Sociétés de secours mutuels entre marins pourraient assurer leurs membres contre les risques non garantis par la Caisse de prévoyance, c'est-à-dire contre les accidents non professionnels, contre les maladies contrac-

tées à terre, contre le chômage, etc. De cette façon, loin de constituer pour le fonctionnement de la Caisse de prévoyance un obstacle redoutable, elles en seraient le complément non obligatoire à la vérité, mais facultatif.

Quoi qu'il en soit, les réclamations formulées par certains groupes de marins ne sauraient prévaloir, du moins quant à présent, contre l'intérêt supérieur qui s'attache au fonctionnement de la Caisse de prévoyance et il importe de ne pas détruire au lendemain de sa création une institution assez longuement et assez sagement étudiée pour mériter le crédit de quelques années d'expérience.

IV. — Prud'hommes pêcheurs.

Les communautés ou juridictions de pêcheurs connues sous le nom de prud'homies sont établies en France uniquement dans les ports de la Méditerranée. Leur ancienneté est très grande et quelques auteurs en font remonter l'origine au ^x^e siècle. D'autres se contentent de reconnaître aux prud'homies une existence régulière à partir des lettres patentes qui, de 1447 à 1477, leur furent octroyées par le roi René.

Il existe des prud'homies à Marseille, La Ciotat, Toulon, Cannes, Cassis, Saint-Tropez, Martigues, Sanary, La Seyne, Antibes, Saint-Raphaël, Bandols. D'autres sont établies à Banyuls, Collioure, Cette, Agde, Narbonne, Sérignan, Gruissan, Port-Vendres, Leucate, Sigean, Bastia, Ajaccio (1).

(1) Corporation et prud'homie des pêcheurs de Martigues par François Escard (extrait de la *Revue générale internationale, scientifique, littéraire et artistique*, juillet 1896).

Les prud'homies sont régies actuellement par le décret du 19 novembre 1859, portant règlement sur la police de la pêche maritime côtière dans le 5^e arrondissement maritime.

Les prud'hommes pêcheurs, au nombre de 3 ou 5, sont nommés à l'élection pour un an, le premier dimanche de la dernière quinzaine de décembre ou le lendemain de Noël. Les électeurs (c'est-à-dire les patrons de pêche appartenant à la prud'homie) sont consultés nominalement et à haute voix.

Les attributions des prud'hommes pêcheurs, déterminées par l'article 17 du décret précité du 19 novembre 1859, sont les suivantes :

1^o Ils connaissent seuls, exclusivement et sans appel, revision ou cassation, de tous les différends et contestations entre pêcheurs survenus à l'occasion de faits de pêche, manœuvres et dispositions qui s'y rattachent, dans l'étendue de leur juridiction.

Par suite, et afin de prévenir, autant que possible, les rixes, dommages ou accidents, ils sont spécialement chargés, sous l'autorité du commissaire de l'Inscription maritime, de régler entre les pêcheurs la jouissance de la mer et des dépendances du domaine public maritime ;

De déterminer les postes, tours de rôles, sorts ou baux, stations et lieux de départ affectés à chaque genre de pêche ;

D'établir l'ordre suivant lequel les pêcheurs devront caler leurs filets de jour et de nuit ;

De fixer les heures de jour et de nuit auxquelles certaines pêches devront faire place à d'autres ;

Enfin, de prendre toutes les mesures d'ordre et de pré-

caution qui, à raison de leur variété et de leur multiplicité, ne sont pas prévues par le présent décret ;

2° Ils administrent les affaires de la communauté ;

3° Ils concourent, conformément à l'article 16 de la loi du 9 janvier 1852, à la recherche et à la constatation des infractions en matière de pêche côtière.

C'est principalement à raison de la deuxième partie de leurs attributions (administration des affaires de la communauté) que les prud'hommes pêcheurs doivent être mentionnés dans cette courte étude.

Les prud'homies, même après la loi de 1793, qui a déclaré leurs biens nationaux, sont demeurées des personnes civiles et, comme telles, sont investies de la capacité de posséder, d'aliéner et d'acquérir. Elles n'ont pas, à beaucoup près, reconquis leur opulence passée et le temps n'est plus où, propriétaire de maisons, de terrains, de madragues et de cabanes sur le bord de la mer, la corporation de Marseille soutenait un orphelinat et entretenait six chapelains à l'une des paroisses de la ville. Mais quelques prud'homies sont néanmoins parvenues, sur leurs excédants de recettes, à acheter le local de leurs séances et à établir des ateliers de teinture de filets (1).

Aux termes de l'article 35 du décret précité du 19 novembre 1859, les revenus des prud'homies sont actuellement les suivants :

1° Produit de la contribution de la demi-part (établie par les articles 38 et suivants) ;

(1) Rapport présenté au Ministre de la Marine le 18 mai 1888 par M. le Commissaire général Renduel au nom du Comité consultatif des pêches maritimes.

2° Produit des amendes que les prud'hommes peuvent prononcer ;

3° Rentes sur l'État et autres revenus des biens meubles et immeubles appartenant à la prud'homie ;

Enfin depuis la loi du 30 janvier 1893, les prud'homies peuvent participer à la répartition des fonds provenant de la retenue de 4 % exercée sur le montant des primes à la marine marchande.

Ces ressources ont permis à plusieurs prud'homies de créer des caisses d'assurances et d'assistance mutuelle qui fonctionnent au mieux des intérêts de leurs membres ; il faut trouver là, comme nous le disions plus haut, la raison du peu d'empressement des pêcheurs de la Méditerranée à former soit des syndicats conformes à la loi de 1884, soit des sociétés d'assurances et de secours mutuels fonctionnant isolément.

Cependant cette institution des prud'hommes pêcheurs ne laisse pas que de prêter à de vives critiques, souvent justifiées.

Dès le xviii^e siècle, des instructions adressées le 22 mai 1785 par le maréchal de Castries à M. Chardon, commissaire du roi, constatent que la pêche « n'était nulle part » aussi grevée des droits qu'en Provence et Languedoc et « soumise à autant de restrictions par l'exercice d'une » quantité de privilèges exclusifs. »

Les prud'homies ont donné tout leur effet utile tant que l'Administration de la Marine n'avait pas pris soin de réglementer elle-même tous les détails de l'exercice de la pêche. Aujourd'hui les prud'hommes ne sont, comme nous l'avons vu, que les auxiliaires de l'Administration, mais

des auxiliaires parfois un peu zélés et qui trop souvent dépassent leurs attributions.

Aussi leur suppression a-t-elle été à plusieurs reprises mise en question (1).

Beaussant, dans son code maritime, a constaté l'impossibilité de rajeunir ces corporations.

Le ministre de la marine Ducos, à qui l'on doit toute la législation actuellement en vigueur en matière de police de navigation, de pêches et de domanialité maritimes, avait compris toutes les rivalités locales qu'engendre le fonctionnement de l'autorité prud'homale parallèlement à celui de l'autorité administrative.

M. le commissaire général Renduel, dans le rapport cité plus haut, concluait, en 1888, à la nécessité de ramener la juridiction des prud'hommes pêcheurs à celle des prud'hommes des industries ouvrières.

La question, des plus complexes à raison des intérêts multiples engagés, ne paraît pas près d'être résolue et les prud'hommes pêcheurs continuent de vivre côte à côte avec l'Administration de la Marine sous un régime de concessions mutuelles.

(1) Renduel, *op. cit.*

TROISIÈME PARTIE

INSTITUTIONS D'ASSISTANCE

I. — Maisons de marins.

De même que pour les ouvriers des industries terriennes, la question du placement est, en ce qui concerne les marins, des plus épineuses ; elle se complique ici de la nécessité, pour cette catégorie de travailleurs, de trouver au plus vite un nouvel embarquement, chaque fois que le précédent a pris fin, et ce, dans les ports les plus divers, très éloignés souvent de celui où ils sont inscrits. Amené par son navire qui va désarmer, en un lieu qui lui est inconnu, le marin n'a ni la volonté ni même le plus souvent la possibilité de chercher lui-même un armateur qui l'engage pour un nouveau voyage. C'est alors qu'il est la proie des « marchands d'hommes. »

Le « marchand d'hommes, » dans les ports de mer, est généralement, non seulement un placeur, mais en même temps un hôtelier qui logera et nourrira à des conditions onéreuses le marin jusqu'à ce qu'il contracte, par son entremise, un nouvel engagement. Il est si commode pour ce dernier, généralement insoucieux du lendemain, de remettre à la même personne le soin de lui fournir tout ce

qui est nécessaire à sa subsistance ! Aussi, bien qu'il n'ignore pas l'exploitation dont il est victime, s'en rend-il lui-même complice. C'est ainsi qu'on le voit reconnaître, sans vérification, l'exactitude de notes manifestement exagérées, de frais de logement, de nourriture et d'habillement, que lui présentent les placeurs.

D'autre part, l'industrie des bureaux de placement des marins jouit de la faveur des capitaines et armateurs qui, en recourant à ses services, s'évitent le souci d'un recrutement long et difficile.

L'Administration de la Marine s'est, à plusieurs reprises, émue de cette situation ; son action la plus efficace consiste dans l'examen, pratiqué par les commissaires de l'inscription maritime à l'ouverture des rôles d'équipage, des créances présentées par les placeurs au compte des marins en instance d'engagement.

Mais la solution de la question du placement des marins consiste dans la création d'une institution, qui, en supprimant les inconvénients des bureaux, assure, tant aux marins qu'aux armateurs et capitaines, les avantages qu'ils y trouvent actuellement.

Cette institution n'est autre que celle des « Maisons de marins » à l'exemple des « Sailor's home » qui existent en Angleterre et rendent les plus grands services.

Rappelons brièvement les tentatives faites par l'Administration de la Marine en vue de la création de « Maisons de marins. »

Deux rapports très étudiés étaient parvenus sur cette question, l'un en 1857, de M. Pastoureau, ingénieur de la marine, en mission à Liverpool ; l'autre en 1860, de M.

Pigeard, capitaine de frégate, attaché naval à l'ambassade de France à Londres.

Le courant d'idées déterminé par ces documents se traduisit par la création de trois maisons de marins : l'une au Havre, sur l'initiative de M. de Conninck, ancien armateur, et qui prit le nom d' « Hôtel du bon mousse ; » les deux autres à Marseille et à Dunkerque. Mais ces nouvelles institutions ne tardèrent pas à périr, faute de ressources pécuniaires suffisantes, et disparurent.

Le 14 octobre 1886, MM. Félix Faure et Siegfried, députés, déposaient à la Chambre des députés une proposition de loi signée de la plupart de leurs collègues du littoral, et dans laquelle ils demandaient à l'État une garantie d'intérêt de 3 1/2 % pour les capitaux qui seraient engagés dans la création de maisons de marins. Ce projet, devenu caduc à la fin de la législature de 1885-1889, fut représenté à la législature suivante.

D'autre part, un groupe de marins du Havre ayant adressé à la Chambre des députés, le 1^{er} décembre 1886, une pétition qui renfermait de nombreuses doléances, notamment contre les bureaux de placement, une Commission fut nommée par le Ministre de la Marine à l'effet d'examiner cette pétition. M. Félix Faure, rapporteur, formulait, le 17 juillet 1889, sur la question des bureaux de placement, les conclusions suivantes (1) :

« Quant aux abus des bureaux de placement, la Commission n'a point hésité sur le remède, depuis longtemps connu et recommandé par le Département de la Marine, » l'institution des Maisons de marins, qui rendent tant de

(1) Rapport inséré au *Journal officiel* du 17 juillet 1889.

» services dans les ports des nations maritimes d'origine
» saxonne.

» En 1888, M. le vice-amiral Aube, ministre de la
» marine, a chargé un Sous-Directeur de son Administra-
» tion centrale d'une enquête sur les facilités qui se trou-
» veraient dans nos ports pour y introduire l'institution
» des « Sailor's home, » et le rapport de cet administra-
» teur, communiqué à la Commission, conclut à la néces-
» sité d'encourager la création de ces établissements. »

Enfin, le rapport de M. Félix Faure, après avoir reconnu que les placeurs de marins, soumis, en vertu de la loi du 25 mars 1852, à la surveillance des municipalités, échappent à l'action de la marine, émet le vœu :

« Que le Gouvernement prête à l'initiative privée son
» concours le plus libéral pour encourager la création de
» Maisons de marins dans nos ports. »

La proposition de loi Félix Faure et Siegfried, dont nous parlions plus haut, ayant été représentée à la législature de 1889, le Ministre de la Marine fit faire par nos consuls et attachés navals à l'étranger une nouvelle enquête sur les conditions de fonctionnement, dans les divers pays, des Maisons de marins.

Les résultats de cette enquête, tout en faisant apparaître l'utilité des établissements de l'espèce, firent écarter la combinaison prévue pour leur création par la proposition de loi précitée.

Le plus important des rapports présentés à cette occasion au Ministre de la Marine, celui du capitaine de vaisseau Richard (1), attaché naval à Londres, démontrait

(1) Rapport publié dans la *Revue maritime et coloniale*, livraison n° 356, mai 1891.

clairement que les Maisons de marins devaient être non des entreprises commerciales, créées à l'aide de capitaux portant intérêt, mais bien des œuvres philanthropiques, auxquelles d'importantes ressources étaient nécessaires pour combler les déficits inévitables des premières années d'exploitation.

La proposition de loi Félix Faure et Siegfried n'eut donc pas de suite ; mais, en 1893, lors de la discussion du projet de loi relatif aux primes à la marine marchande, M. Félix Faure réussit à faire insérer une disposition permettant de subventionner les Maisons de marins à l'aide des fonds à provenir des retenues de 4 % exercées sur le montant des primes.

Ces subventions sont accordées chaque année par une Commission composée de fonctionnaires du Ministère de la Marine, de celui du Commerce et des divers départements ministériels dont relèvent les établissements à subventionner. Sont appelées à en bénéficier :

1° Directement, les Sociétés ou Œuvres reconnues d'utilité publique ;

2° Par l'intermédiaire des Chambres de commerce, les Œuvres ou Sociétés patronnées par ces compagnies.

C'est sous l'influence de ces conditions favorables que se créèrent bientôt plusieurs Maisons de marins, sur chacune desquelles nous donnons ci-après quelques indications :

MAISON DU MARIN DE DUNKERQUE

(Déclarée d'utilité publique. — Décret du 28 mai 1897).

Cet établissement, aujourd'hui en pleine prospérité, est dû à l'initiative et aux persévérants efforts de M. Feron,

ancien président du tribunal de commerce de Dunkerque.

Il en avait conçu depuis de longues années le projet, à l'exemple des institutions de ce genre qui fonctionnent pour le plus grand bien des marins en Angleterre et en Hollande. Dès 1888, M. Feron s'entretenait de la question avec M. Félix Faure, alors député, qui lui communiquait le dossier de la proposition de loi dont nous parlons plus haut. Mais, ainsi que nous l'avons vu, cette proposition de loi n'aboutit pas, et il fallut attendre le vote de la loi du 30 janvier 1893 qui prévoit des subventions de l'État en faveur des Maisons de marins.

M. Feron se mit aussitôt en campagne ; grâce à ses démarches, le Ministre de la Marine autorisa le commissaire de l'inscription maritime à Dunkerque à siéger dans le Conseil d'administration de la future Maison du marin, puis ce même Conseil vit entrer dans son sein deux délégués de la Chambre de commerce et deux délégués de la municipalité de Dunkerque.

En même temps la Chambre de commerce de Dunkerque prenait sous son patronage la Société en formation et lui versait ainsi que la Municipalité un important subside, auquel vint s'ajouter le produit de nombreuses souscriptions particulières.

Enfin, en septembre 1895, le Ministre de la Marine promettait d'accorder à la Maison du marin une subvention de 5,000 francs le jour où elle aurait donné à son projet un commencement d'exécution.

Grâce à la diligence des organisateurs, la Maison du marin fut inaugurée le 21 novembre 1895.

La Société distingue, parmi ses membres, des bienfai-

teurs, des fondateurs, des donateurs et des souscripteurs, suivant l'importance des offrandes.

L'Administration comprend un Conseil de 15 membres nommés en assemblée générale et comprenant notamment :

- 2 Délégués du Conseil municipal ;
- 2 Délégués de la Chambre de commerce ;
- Le Commissaire de l'inscription maritime ;
- 1 Délégué de la Chambre syndicale des courtiers maritimes ;
- 1 Délégué du Corps consulaire, si l'institution devient internationale.

Les ressources de la Société, qui a été reconnue d'utilité publique par décret du 28 mai 1897, se composent :

- 1^o Des souscriptions annuelles des membres souscripteurs ;
- 2^o Des dons volontaires et manuels des trois autres catégories de membres ;
- 3^o Du produit des quêtes, assemblées de charité, ventes de bienfaisance, concerts, etc., autorisés à son profit ;
- 4^o Des dons et legs dont l'acceptation aura été autorisée conformément aux dispositions de l'article 910 du Code civil ;
- 5^o Des subventions qui pourraient lui être accordées par des institutions locales, les communes, les chambres de commerce, les départements, les gouvernements français et étrangers.

Le Gouvernement français a pour sa part accordé les subventions suivantes sur les fonds provenant de la retenue de 4 0/0 exercée sur le montant des primes à la marine marchande, savoir :

En 1895	5.000 fr.
En 1896	5.000 »
En 1897	5.000 »
En 1898	10.000 »

La Maison du marin de Dunkerque, d'abord installée quai Freycinet, ne disposait au début que de 20 lits. En 1896, elle a hébergé 547 marins. En 1897, le nombre s'est élevé à 773, représentant 5.200 journées et 15.000 repas.

« En y ajoutant les 390 marins qui n'ont fait que passer » (ce sont ceux qui viennent prendre un ou deux repas et » repartent de suite soit par chemin de fer, soit à bord » d'un navire); en y ajoutant aussi les 320 marins qui, » grâce à leurs bons certificats, ont été inscrits sur le » registre d'embarquements, on arrive à un chiffre total » de près de 1.500 marins auxquels notre établissement a » rendu service en 1897.

» Pendant le second semestre 1897, il y a eu 43 jours où » la maison a été au complet et où il a fallu refuser du » monde (1). »

Cette prospérité détermina le Conseil d'administration à rechercher pour la Maison du marin une installation plus spacieuse. Les nouveaux bâtiments, situés rue Lhermite, n° 4, offrent aux marins tout le confort nécessaire: une entrée riante, des dégagements spacieux, des chambres bien aérées et bien agencées, des locaux séparés pour les capitaines, des salles de lecture et de correspondance ayant vue sur le chenal, sur la rade, enfin un jardin.

(1) Discours prononcé le 21 août 1898 à l'occasion de l'inauguration des nouveaux bâtiments de la rue Lhermite, par M. Feron, président du Conseil d'administration.

La Maison ne présente d'ailleurs pas les caractères d'une institution de tempérance et les boissons fermentées y sont admises ; l'excès seul est prohibé.

Les 4 premiers mois d'exercice des nouveaux bâtiments, inaugurés le 21 août 1898, accusent un développement considérable de la prospérité de la Maison du marin. Durant cette courte période, 1.004 marins ont été logés, représentant 7.029 nuits et 21.048 repas (les hommes sont donc restés en moyenne 7 jours dans la maison). De plus, 1.768 marins ont été embarqués gratuitement par les soins du Conseil d'administration.

Le prix de la journée est de 2 fr. comprenant le logement et 3 repas par jour (café et liqueurs compris).

Enfin, le nombre des lits, actuellement de 35, est devenu insuffisant et l'on songe déjà à de nouveaux agrandissements.

MAISON DES MARINS DU HAVRE

(Patronnée par la Chambre de commerce).

Cet établissement, fondé par la Section havraise de la Société française antialcoolique, a été inauguré le 15 décembre 1898. Il a pour but de soustraire le marin à l'exploitation des logeurs et des débitants peu scrupuleux et de lui fournir un moyen de ne pas céder à ses propres entraînements.

La Maison des marins comprend un restaurant et un certain nombre de chambres à un ou deux lits. Le prix de la nourriture et du logement est de 2 fr. par jour. En dehors des heures de repas, la salle à manger devient une salle de réunion ; les marins pensionnaires peuvent y faire

leur correspondance ; des jeux, des livres et des journaux sont à leur disposition. La Maison des marins sert aussi d'intermédiaire à ses clients pour l'envoi de fonds à leurs familles ou pour les versements à la Caisse d'épargne.

Du 15 décembre 1898 au 15 février 1899, 116 marins (de toutes catégories) ont logé dans l'établissement, fournissant un nombre total de 882 journées.

BUREAU DE PLACEMENT GRATUIT POUR LES MARINS, AU HAVRE.

Un bureau de placement gratuit pour les marins a été fondé au Havre par la Chambre de commerce et inauguré le 15 juillet 1897.

Le Bureau est ouvert tous les jours de 8 heures du matin à midi et de 2 heures à 7 heures du soir, dimanches et fêtes exceptés. Les marins peuvent y stationner, y faire leur correspondance ; ils y trouvent des livres et des jeux. La clientèle du Bureau augmente de jour en jour, et la Chambre de commerce se propose d'en agrandir prochainement les locaux.

De l'ouverture du Bureau (15 juillet 1897) au 31 décembre 1898, il a été reçu 6.086 demandes d'embarquement et pourvu à 4.689 de ces demandes.

LA MAISON DU MARIN DE NANTES

(Patronnée par la Chambre de commerce).

La Maison du marin de Nantes vient de terminer la seconde année de son existence.

Son organisation ressemble à celle des Maisons de Dunkerque et de Bordeaux. Comme celles-ci, la Maison de

Nantes a été fondée en grande partie au moyen d'éléments étrangers aux Syndicats professionnels, mais ces derniers sont cependant représentés dans son Conseil d'administration, dont le Vice-Président est M. Bureau, capitaine au long cours, président du Syndicat des armateurs et des industries maritimes.

La Maison du marin de Nantes est subventionnée par le Gouvernement, par le Conseil général et par le Conseil municipal, enfin par les souscriptions particulières de nombreux adhérents, parmi lesquels beaucoup de dames.

De janvier à décembre 1898, 648 matelots ont été reçus à la Maison du marin de Nantes. En juin 1898, une succursale a été ouverte. Enfin, grâce à la générosité d'une bienfaitrice, un vaste et bel immeuble, destiné à l'installation de la Maison du marin est actuellement en construction à Nantes, rue des Salorges. Les marins y trouveront des dortoirs vastes et bien aérés, une salle de lecture et de correspondance, une infirmerie, une salle de bains, un jardin, etc.

Comme dans les autres Maisons de marins, on s'efforce, dans celle de Nantes, de soustraire le marin récemment débarqué aux tentations vicieuses qui le sollicitent de toutes parts. On sait que, porteur le plus souvent de salaires importants acquis pendant le dernier voyage, il serait disposé à en envoyer une partie à sa famille, mais que la nécessité d'écrire, d'accomplir les formalités postales indispensables, constituent pour lui des difficultés qui paralysent ses bonnes intentions. La Maison s'efforce d'obtenir le dépôt de son argent et se charge de toutes les formalités à accomplir pour le faire parvenir à sa famille.

La Maison du marin de Nantes a procuré des embarque-

ments en 1898 à 489 de ses pensionnaires ; elle a même été chargée de composer entièrement les équipages de plusieurs grands trois-mâts. Enfin, elle a trouvé également des engagements pour 300 marins non pensionnaires.

LA MAISON DU MARIN DE LA ROCHELLE

(Patronnée par la Chambre de commerce).

La Maison du marin de La Rochelle a été fondée par la Société rochelaise de tempérance et de protection du travail, autorisée par arrêté du Préfet de la Charente-Inférieure en date du 7 février 1898.

Les moyens d'action de cette société, dont le siège est à La Rochelle, 7, rue de la Fabrique, comprennent : 1° une maison où les marins peuvent trouver à bon marché le logement et la nourriture ; 2° l'organisation de diverses œuvres pour les marins : bureau de placement gratuit, assistance par le travail, soins médicaux, conseils juridiques, etc.

La Société comprend des membres bienfaiteurs, des fondateurs et des adhérents, ces derniers seuls s'engageant à des versements annuels.

Les ressources sociales se composent :

- 1° Des cotisations et souscriptions de ses membres ;
- 2° Des subventions accordées par les corps constitués ;
- 3° Du produit du ou des restaurants de tempérance ;
- 4° Des redevances payées pour le logement de nuit.

Voici quelques chiffres relatifs au fonctionnement de la Maison du marin de La Rochelle pendant les 8 premiers mois d'exercice ;

1° Nombre des repas servis aux marins. . . . 4.782

2° Nombre de nuits passées à la Maison par les
marins de toutes catégories 1.168

3° Embarquements effectués gratuitement :

Officiers.	4
Matelots.	105
Chauffeurs et soutiers	33
Novices	17
Mousses.	51
Cuisiniers	3

TOTAL 213

4° Il a été obtenu des marins, sur leurs gages, la somme
de Fr. 10.574 50

Sur laquelle :

a) Il a été envoyé aux familles, aux
frais de l'Œuvre 5.657 »

b) Il a été placé à la Caisse d'é-
pargne sur livrets pris à cet effet . . 1.650 »

c) Il a été acheté pour un marin
ayant son livret complet une obliga-
tion du Crédit foncier 500 »

d) Enfin, il a été remis aux inté-
ressés, lors de leur embarquement. 2.767 50

TOTAL ÉGAL 10.574 50

Tout récemment, la Maison du marin de La Rochelle, augmentant considérablement son matériel, a porté à 20 le nombre de ses lits, et dès maintenant il est à prévoir que, tous frais de première installation payés, le chiffre des recettes dépassera sensiblement celui des dépenses.

La Maison est actuellement en mesure de coucher 20

marins et de servir chaque jour 100 repas ; la Société vient d'y organiser des lectures et des conférences avec projections lumineuses qui ont obtenu des marins un vif succès.

C'est donc une œuvre utile et humanitaire au premier chef, et le Ministre de la Marine lui a donné, dès sa fondation, une marque de sa haute sollicitude en lui accordant une subvention de 10.000 francs.

MAISON DU MARIN DE ROCHEFORT

(Patronnée par la Chambre de commerce).

La Maison du marin de Rochefort fait partie d'un groupe de fondations philanthropiques émanant de la Société de l'Assistance rochefortaise (1) et destinées aux diverses catégories de travailleurs.

Avant de créer la Maison du Marin, la dite Société donnait asile aux marins au même titre qu'aux autres besogneux, à son refuge chauffoir du Port de commerce inauguré en 1893, et à l'Asile Marie-Thérèse, ouvert en 1894. Le premier de ces établissements est un asile de nuit ; le second participe à la fois de l'Œuvre de l'hospitalité de nuit et de celle de l'Assistance par le travail.

En raison du grand nombre de marins ainsi hospitalisés, la création d'une Maison de Marins s'imposait et put être réalisée en 1897, grâce au patronage de la Chambre de

(1) Cette Société, due à l'initiative dévouée du Dr Burot, portait primitivement le nom de « Société rochefortaise de l'Hospitalité de nuit et de la Maison du Marin. » Le nom nouveau de « Société de l'Assistance rochefortaise » lui a été attribué par ses statuts en date du 15 septembre 1898, approuvés le 17 décembre suivant par le Préfet de la Charente-Inférieure.

commerce de Rochefort et aux subventions du Gouvernement.

La Maison du Marin de Rochefort est située rue du Rempart, dans un immeuble dépendant des autres créations de la Société de l'Assistance rochefortaise.

Aux termes de l'article 2 de son règlement intérieur, les pensionnaires qui ont quelques économies donnent une rétribution journalière qui ne dépasse guère 1 fr.; mais les hôtes de cette catégorie sont considérés comme exceptionnels. La Maison est créée principalement en faveur des marins sans ressources; on leur demande seulement de se livrer, pendant leur hospitalisation, à quelques menus travaux dont le produit vient en atténuation des dépenses occasionnées par leur séjour; mais sous aucun prétexte le marin n'a de dette envers la Maison en la quittant.

Tandis que les autres Maisons de marins sont des entreprises à la fois philanthropiques et commerciales, destinées à fournir aux marins le vivre et le couvert à prix réduits, mais non gratuitement, la Maison de Rochefort est surtout une œuvre d'assistance par le travail. Cet établissement, inauguré le 16 octobre 1898 et qui contient 14 lits, mérite tous les encouragements. Souhaitons-lui une rapide et durable prospérité.

Nous ne saurions laisser passer l'occasion de dire quelques mots d'une fondation annexe pour ainsi dire de la Maison du marin de Rochefort, la « Maison des vieux marins et des vieux ouvriers, » due à la même Société dont le bon génie est M. le Dr Burot.

Cet établissement est destiné à hospitaliser, moyennant 1 franc par jour, les marins retraités de l'arrondissement maritime de Rochefort, ainsi que les vieux ouvriers. C'est

donc une véritable maison de retraite où les pensionnaires peuvent vivre convenablement avec un budget qui ne leur permettrait de vivre isolément que dans les conditions les plus misérables.

LA MAISON DU MARIN DE BORDEAUX

(Patronnée par la Chambre de commerce).

La Maison du marin de Bordeaux a été ouverte en novembre 1896, rue Carpenteyre, n° 36. Placée sous le patronage du Conseil général, de la Municipalité, de la Chambre de commerce et sous la haute protection des Ministres de la Marine et du Commerce, elle a pour but :

1° De procurer aux marins, à un prix très modéré (2 fr. par jour), le logement et la nourriture ;

2° De mettre à leur disposition une salle de conférences, de lecture, une bibliothèque et une Caisse de dépôts temporaires ;

3° De procurer aux marins des embarquements au moyen de registres de demandes et d'offres.

La Société de la Maison du marin se compose de bienfaiteurs, fondateurs, donateurs et souscripteurs, ces derniers s'engageant seuls à des versements annuels.

L'administration est aux mains d'un Conseil composé d'au moins 15 membres nommés en assemblée générale au scrutin secret et à la majorité des suffrages exprimés.

Les ressources se composent des biens et revenus de toute nature appartenant à la société et du produit :

1° Des souscriptions annuelles ;

2° Des dons volontaires et annuels ;

3° Des subventions qui lui sont accordées par les insti-

tutions locales ou par les communes, par les Chambres de commerce, par les Départements ou par le Gouvernement.

Dès la première heure, les souscripteurs n'ont pas manqué ; pour sa part, le Gouvernement a accordé chaque année une subvention de 10,000 francs.

La Maison du marin de Bordeaux a reçu, en 1897, 901 pensionnaires représentant 6,557 journées de présence.

L'année 1898 accuse un accroissement marqué de la clientèle.

En janvier 1898, 68 marins fournissaient 588 journées de présence contre 33 marins et 410 journées en janvier 1897 ; en février 1898, 56 marins et 691 journées contre 46 et 408 en février 1897 ; enfin, en mars, 86 marins et 830 journées contre 34 et 356 en mars 1897, etc.

Le Bureau d'embarquement installé par la Société de la Maison du marin de Bordeaux, 28, cours du Chapeau-Rouge, venait de commencer ses opérations lors du compte rendu de la Société pour l'exercice 1897. Dans le premier mois de son fonctionnement, le bureau avait reçu 82 inscriptions et procuré 65 embarquements.

MAISON DU MARIN DE MARSEILLE

(Patronnée par la Chambre de commerce).

La « Maison du marin » de Marseille a été créée par l'Union syndicale des marins du commerce réunis de France, section de Marseille. Établie, 22, rue de la Loge, elle a ouvert ses portes le 15 septembre 1897.

Elle est placée sous la haute surveillance d'une Commission se composant d'un conseiller général, d'un conseiller

municipal, d'un représentant de l'Administration de la Marine, d'un membre de la Chambre de commerce et d'un représentant de toutes les administrations, Compagnies de navigation, armateurs, etc., qui veulent bien contribuer pécuniairement à son entretien.

Elle est administrée par le Conseil d'administration même de l'Union syndicale des marins du commerce réunis de France, et a pour directeur le Président de l'Union.

Les marins, même ceux qui ne prennent pas pension dans la Maison, y trouvent un registre des demandes et offres d'embarquement sur lequel ils peuvent s'inscrire, évitant ainsi l'intermédiaire onéreux des placeurs.

Moyennant une rétribution qui ne doit en aucun cas dépasser 2 francs par jour, les pensionnaires ont droit au logement et à trois repas confortables.

Créée au moyen de ressources plus modestes que les institutions similaires des autres ports, la Maison du marin de Marseille a fonctionné tout d'abord sous le régime de l'adjudication à un économe, de l'entreprise générale de la nourriture des pensionnaires.

Ce système n'ayant pas donné de bons résultats, l'Administration de la Maison a eu recours à la gestion directe et a nommé à cet effet un gérant responsable, à appointements fixes.

La Maison a reçu de l'État, en 1898, une subvention de 3.000 fr.

Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1898, le nombre des pensionnaires s'est élevé à 487, représentant 5.875 journées.

La Maison du marin de Marseille, quoique de fondation très récente, a déjà, comme l'on voit, rendu d'importants

services à la population maritime. Ses finances, bien que modestes, présentent des excédants de recettes, et il n'est pas douteux que la bonne direction imprimée à cet établissement, la sage économie qui préside à ses dépenses ne lui réservent un brillant développement à venir.

HÔTEL DES MARINS DE MARSÉILLE

(Fondé par la Chambre de commerce).

L'Hôtel des marins de Marseille, situé rue d'Hozier, est une création de la Chambre de commerce. Installé dans de spacieux bâtiments, il a ouvert ses portes en novembre 1898. 40 marins peuvent y trouver asile et pension moyennant le paiement d'une somme journalière de 1 fr. 90 pour les matelots et de 1 fr. 25 pour les novices et les mousses.

La clientèle de l'Hôtel des marins n'a cessé de s'accroître depuis l'inauguration, et il y a tout lieu de croire que dans un avenir prochain la Chambre de commerce de Marseille aura atteint le but humanitaire et moral visé par cette fondation.

L'Hôtel des marins de Marseille, fondé par la Chambre de commerce, peut d'ailleurs prospérer sans nuire à l'établissement similaire « la Maison du marin, » fondée par le Syndicat des marins. Le mouvement maritime de notre grand port méditerranéen est assez considérable pour alimenter les deux institutions. Assez de marins auront besoin d'y recourir pour que ni l'« Hôtel » ni la « Maison » n'aient à craindre de se voir réduits à fermer leurs portes faute de clientèle.

Ces quelques indications sur l'« Hôtel des marins » de

Marseille nous amènent à mentionner 3 autres établissements de bienfaisance ouverts dans ce port à la population maritime.

L'« Asile du marin » est un hospice qu'un homme de bien, M. Viaud, a créé à Marseille en faveur des vieux marins sans famille et hors d'état de gagner leur vie. Moyennant l'abandon de tout ou partie de leur pension de retraite, ils reçoivent à l'Asile une hospitalité qui les sauve de la misère.

Le « Repos du marin, » situé sur le quai du vieux port, est un établissement où les marins peuvent entrer gratuitement pour se reposer, faire leur correspondance, lire des livres ou des journaux.

Enfin l'« Orphelinat maritime, » également créé par M. Viaud déjà nommé, a pour objet d'élever des orphelins de marins et de les préparer à leur tour à la vie maritime.

Ces trois dernières œuvres vivent de libéralités particulières et de subventions qui leur sont accordées par la Ville, le Département et l'État.

HOSPITALISATION DES MARINS DANS LES PORTS DÉPOURVUS DE MAISONS DE MARINS

Dans certains ports où le mouvement maritime est insuffisant pour motiver la création de Maisons de marins, les Chambres de commerce locales trouvent expédient de s'entendre avec un hôtelier de la ville pour obtenir en faveur des marins un prix de pension aussi avantageux que possible. La Chambre de commerce paye la moitié de ce prix dont le solde est acquitté par le marin. Ce système est adopté notamment à Cherbourg et à Alger. Ce

sont d'ailleurs des subventions fournies par l'État qui y pourvoient.

II. — Sociétés diverses.

SOCIÉTÉ CENTRALE DE SAUVETAGE DES NAUFRAGÉS

(Reconnue d'utilité publique par décret du 17 novembre 1865).

De toutes les institutions maritimes d'initiative privée, la plus importante et la plus intéressante est sans contredit la *Société centrale de sauvetage des naufragés*. Si ses services s'offrent à tous, elle donne, en même temps, par la liste de ses souscripteurs, un magnifique exemple de solidarité universelle contre le danger à combattre, de philanthropique union pour la sauvegarde des existences humaines.

Créée en 1865 et reconnue d'utilité publique par décret en date du 17 novembre de la même année, la Société centrale de sauvetage, dont le siège est à Paris, 1, rue de Bourgogne, a pour but :

- 1° De se mettre en relations avec les sociétés locales qui existent sur certains points du littoral ;
- 2° De les aider, soit par des subventions en argent, soit par le don d'appareils de sauvetage ;
- 3° De faciliter la formation de sociétés semblables dans les différents centres maritimes où il n'en existe pas ;
- 4° De compléter l'action de ces sociétés par l'organisation, sur les côtes, de postes pourvus des divers engins de secours reconnus les plus utiles ;
- 5° D'examiner les questions relatives à la sécurité des navigateurs et de procéder aux expériences qui lui paraîtraient nécessaires ;

6° De décerner des médailles, des diplômes et des récompenses pécuniaires aux personnes qui se distinguent par des actes de courage et de dévouement dans les naufrages, ou par des services éminents rendus à la Société ;

7° D'accorder des secours aux familles des marins sauveteurs de la Société, victimes de leur dévouement dans les actes de sauvetage.

Les sommes versées à la Société par des particuliers (legs ou dons manuels) constituent un capital important qui permet l'entretien actuel de plus de 470 postes de sauvetage répartis sur l'ensemble du littoral français.

Le zèle et le dévouement des sauveteurs de toute catégorie trouvent leur récompense dans la concession des médailles décernées par la Société elle-même et aussi dans l'attribution des nombreux prix fondés par divers bienfaiteurs de la Société. Ces prix, dont la liste est trop longue pour trouver place ici, ont les objets les plus variés : les uns sont destinés à récompenser les capitaines qui ont dirigé le sauvetage de navires en détresse ; d'autres sont répartis en gratifications aux marins des canots de sauvetage ; tels prix sont réservés aux sauveteurs de certaines parties du littoral, tels autres sont accessibles sans distinction à tous les membres des stations de sauvetage.

Le matériel employé par la Société dans ses divers postes est des plus perfectionnés et représente une valeur d'au moins deux millions.

L'installation d'une station de canot coûte de 25.000 à 30.000 francs ; celle d'un poste de canon porte-amarres, 4.500 francs environ.

Grâce à son organisation, la Société avait réussi à sau-

ver, depuis sa fondation jusques et y compris l'année 1898, 10.333 personnes; le total des navires et barques sauvés ou secourus s'élevait à 998.

De tels chiffres indiquent assez la puissance d'action de la Société et cependant bien des points de la côte manquent encore de postes de secours faute de ressources suffisantes pour leur installation. Mais chaque année l'œuvre s'étend et approche de la perfection grâce au concours pécuniaire de plus en plus empressé du public, grâce aussi à la sollicitude du Gouvernement qui, en allouant chaque année à la Société une importante subvention, affirme l'utilité de sa tâche et la noblesse de sa mission.

SOCIÉTÉ HUMAINE ET DES NAUFRAGES DE BOULOGNE-SUR-MER

A côté de la Société centrale de sauvetage des naufragés, la Société humaine et des naufrages de Boulogne-sur-Mer mérite une place d'honneur parmi les diverses sociétés de sauvetage du littoral.

Fondée par une réunion de philanthropes anglais et français, elle n'a cessé, depuis sa création, de se développer et d'améliorer ses moyens d'action.

Dirigée par un Comité de douze membres, elle n'a d'autres ressources que les cotisations de ses adhérents (membres directeurs et honoraires), le produit des souscriptions versées par les habitants de Boulogne-sur-Mer et les subventions annuelles de la Ville, de la Chambre de commerce, du Département et du Gouvernement.

En établissant à Boulogne une station de sauvetage de premier ordre, la Société humaine et des naufrages s'est efforcée de diminuer le nombre et la gravité des naufrages

et échouements, d'en prévenir ou d'en atténuer les conséquences, enfin de fournir aux personnes sauvetées les soins les plus propres à les rappeler à la vie.

En outre, des services spéciaux ont été organisés pour prévenir, dans la mesure du possible, tous les dangers auxquels peuvent être exposés les baigneurs sur la plage de Boulogne.

Enfin, par les soins de la Société, il a été installé sur les quais du port différents postes pourvus de boîtes de médicaments qui sont très fréquemment utilisées pour le pansement des marins blessés ou des ouvriers employés au chargement ou au déchargement des bateaux.

A la fin de l'année 1898, les divers services de la société humaine et des naufrages avaient, depuis leur création, sauvé la vie à 2.202 personnes.

SOCIÉTÉ DE SECOURS AUX FAMILLES DES MARINS FRANÇAIS
NAUFRAGÉS

(Reconnue d'utilité publique par décret du 12 mars 1880).

Cette Société, comme son nom l'indique, a pour but de secourir les victimes des naufrages et leurs familles par l'intermédiaire des Commissaires de l'inscription maritime qui lui adressent directement, le cas échéant, leurs propositions à cet effet.

La Société, qui comprend des membres bienfaiteurs (250 francs une fois donnés ou 500 francs s'il s'agit de groupes organisés) et des membres donateurs (100 francs une fois donnés ou 20 francs chaque année), possède des sommes importantes. De riches particuliers, les Compagnies d'assurances maritimes, les Chambres de commerce, les

Conseils généraux et municipaux, etc., la subventionnent. En outre, elle reçoit chaque année de nombreux legs.

Son siège est à Paris, 79, rue de Richelieu, dans l'hôtel de la Compagnie d'assurances générales dont le fondateur, M. de Courcy, a également créé la Société qui nous occupe.

Elle entretient à Auray un établissement dit Orphelinat de Notre-Dame des Pins où, jusqu'en 1897, elle élevait gratuitement 35 orphelines de marins. Comme cette institution se développait rapidement, la nécessité s'imposait d'en agrandir les bâtiments, et le Gouvernement accorda à cet effet en 1897 à la Société une subvention de 40,000 francs.

Les travaux sont à la veille d'être terminés et permettront de recevoir 70 orphelines.

SOCIÉTÉ L'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL
DES PÊCHES MARITIMES

(Déclarée d'utilité publique par décret du 28 août 1898).

Cette Société, dont le siège est à Paris, 25, quai Saint-Michel, et qui a été déclarée d'utilité publique par décret du 28 août 1898, a pour but le développement de l'industrie des pêches maritimes et l'amélioration du sort du marin pêcheur. Elle crée à cet effet des écoles professionnelles de pêche, des cours d'adultes, des musées; elle organise des congrès, des expositions, des concours.

Les écoles de pêche fondées par la Société sont actuellement au nombre de 9 et sont situées dans les ports suivants :

Groix (date de fondation). . .	1895
Sables d'Olonne (id.) . . .	1896

Dieppe	id. . . .	1896
Boulogne-s.-Mer	id. . . .	1897
Le Croisic	id. . . .	1897
La Rochelle	id. . . .	1897
Philippeville	id. . . .	1897
Arcachon	id. . . .	1897
Marseille	id. . . .	1897

Les marins trouvent dans l'enseignement de ces écoles d'utiles conseils sur les améliorations à apporter aux divers modes de pêche, ainsi que des indications économiques sur le meilleur parti à tirer du produit de leur industrie.

La plupart des écoles de la Société sont aujourd'hui très suivies et plusieurs d'entre elles, qui ont exposé à Bergen (Suède) les travaux de leurs élèves, ont obtenu une médaille d'or (1).

Un des principaux résultats obtenus par la Société, au cours de l'année 1898, résultat qui consacre l'utilité de son action et en développe considérablement la portée, a été de faire introduire par le Ministère de l'Instruction publique, dans le programme des écoles primaires du littoral, l'enseignement des connaissances élémentaires relatives à la navigation.

Enfin, la Société a présenté au Congrès des pêches maritimes réuni à Dieppe en 1898 un certain nombre de vœux relatifs à l'amélioration du sort des pêcheurs.

Disons en terminant que la Société a pour fondateur et pour président M. Cacheux, ingénieur des arts et manu-

(1) *Bulletin trimestriel de l'Enseignement professionnel et technique des pêches maritimes*, 1^{er} trimestre 1899.

factures, un philanthrope au zèle inlassable, qui saura développer son œuvre chaque jour davantage et seconder ainsi puissamment, par l'initiative privée, les efforts de l'Administration de la Marine.

LA SOCIÉTÉ DES ŒUVRES DE MER

(Reconnue d'utilité publique par décret du 7 décembre 1898).

La Société des Œuvres de mer, dont le siège est à Paris, 5, rue Bayard, a été fondée en décembre 1894 pour porter des secours matériels, médicaux, moraux et religieux aux marins français et étrangers, et plus spécialement à ceux qui se livrent à la grande pêche.

Elle a construit à cet effet en 1896 un navire-hôpital, le *Saint-Pierre*, destiné à croiser sur les lieux de pêche à Terre-Neuve et à recueillir les marins malades pour les conduire à terre en vue de leur entrée dans les hôpitaux. Malheureusement ce navire se perdit sur la côte de Terre-Neuve le 30 mai 1896, au début même de sa mission.

Dès le mois suivant (juin 1896) la Société faisait construire un nouveau navire du même nom qui, lancé en mars 1897, a régulièrement fait campagne depuis lors et a recueilli à Terre-Neuve nombre de malades et de naufragés.

En même temps que le *Saint-Pierre* (deuxième du nom) les « Œuvres de mer » mettaient en chantier un bâtiment semblable, le *Saint-Paul*, destiné au service des pêcheurs d'Islande ; la première campagne de ce navire fut interrompue par un accident de mer qui nécessita d'importantes réparations, mais la campagne de 1898 s'effectua dans de bonnes conditions et rendit à nos pêcheurs d'Islande les plus utiles services.

Pendant la campagne de pêche 1898, les deux navires-hôpitaux, le *Saint-Pierre* et le *Saint-Paul* ont recueilli ensemble 81 malades ou naufragés, représentant 932 journées de présence à bord (1).

La Société entretient en outre à Saint-Pierre (colonie de Saint-Pierre et Miquelon) une maison de famille où les marins trouvent à lire, à écrire et à se récréer. Cet établissement a reçu, pendant le seul mois d'avril 1898, 7.975 visiteurs, soit une moyenne journalière de 275.

La déclaration d'utilité publique rendue en faveur de la Société des Œuvres de mer par décret du 7 décembre 1898, va donner un nouvel essor à cette institution si digne d'encouragements et qui double si heureusement auprès des pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande le rôle des bâtiments stationnaires de l'État.

ORPHELINAT DES PETITS MOUSSES DE DIEPPE

(Reconnu d'utilité publique par décret du 18 juillet 1895).

Fondé en 1873 et reconnu d'utilité publique par décret du 18 juillet 1895, cet établissement a, depuis sa fondation, recueilli, entretenu et élevé plus de 500 orphelins de marins.

104 orphelins y sont actuellement pensionnaires.

(Subvention de l'État).

ORPHELINAT SAINT-MICHEL, A FÉCAMP

Cet établissement est administré par la Ville de Fécamp sous le contrôle d'une commission de surveillance comp-

(1) Le *Saint-Paul* s'est malheureusement échoué sur la côte d'Islande en mai 1899; le personnel du bord est sauvé, mais le navire est perdu.

tant deux représentants de l'Administration de la Marine. Le nombre des orphelins qui y sont élevés et entretenus varie de 7 à 12.

(Patronage de la Chambre de commerce de Fécamp. — Subvention de l'État).

ORPHELINAT DES VICTIMES DE LA MER ET DU DÉVOUEMENT
A SAINT-SERVAN

Fondé en 1897 à Saint-Servan par une femme de bien, M^{me} veuve Goupil, cet orphelinat reçoit les orphelines des marins morts ou disparus en mer et plus particulièrement celles des marins terre-neuviers. L'établissement, qui compte actuellement 6 pensionnaires, se propose d'en recevoir un plus grand nombre au fur et à mesure de l'accroissement de ses ressources financières par les libéralités qui lui seront faites.

(Patronage de la Chambre de commerce de Saint-Malo. — Subvention de l'État).

ASILE BRÉVILLIER DE SAINTE-ADRESSE
(Patronné par la Chambre de commerce du Havre).

Cet asile a pour origine la maison de refuge pour marins fondée, il y a une dizaine d'années, en exécution d'un legs de M^{me} Brévillier et qui, à son début, ne contenait que 6 lits. La Ville de Sainte-Adresse, désireuse de donner à cette œuvre utile un plus grand développement, vient d'entreprendre l'édification de nouveaux bâtiments qui seront prochainement inaugurés et qui pourront donner asile à 25 vieux marins.

ÉCOLE MARITIME PRATIQUE D'APPRENTIS MARINS

(Fondée par la Chambre de commerce de Bordeaux).

La Chambre de commerce de Bordeaux, préoccupée de la difficulté qu'éprouvent les jeunes gens qui ont le goût de la marine pour faire leurs débuts dans la carrière et acquérir les notions pratiques qui leur sont indispensables pour trouver à s'embarquer utilement, et pénétrée de la nécessité d'encourager les jeunes gens dans cette vocation afin d'obvier à la rareté toujours de plus en plus grande des matelots, a organisé en faveur des jeunes gens pauvres de la région se destinant à la carrière maritime une école d'apprentissage pratique qui consiste à placer les jeunes apprentis, dont les demandes après examen ont été reconnues recevables, sur les chaloupes de pilotes des stations de Royan et de Pauillac et, suivant les cas, sur les navires de commerce. Elle attribue aux chefs pilotes ou capitaines chargés ainsi de l'éducation de ces jeunes gens une somme de 50 francs par mois pour l'entretien des mousses et de 100 francs par mois pour l'entretien des pilotins. Ces jeunes gens sont mis ainsi en mesure, après quelques mois d'apprentissage, d'être pourvus d'embarquements payés et de gagner leur vie.

Ce système, employé depuis quelques années, a donné d'heureux résultats ; il a procuré une assistance bienfaisante à des familles nécessiteuses, tout en dotant la marine de sujets aptes à rendre service à la navigation.

En 1898, l'Ecole a fourni l'apprentissage à 23 jeunes gens qui ont embrassé la carrière maritime.

ÉCOLE NAVALE « PAUL BOUSQUET » DE CETTE
(Patronnée par la Chambre de commerce de Cette).

Cette École, fondée en 1842 au moyen d'un legs fait au Département de l'Hérault par M. Paul Bousquet, a pour but de former des marins.

Elle est placée sous la tutelle du Conseil Général de l'Hérault et sous la direction supérieure d'une Commission de surveillance composée comme suit :

Le Préfet du Département, Président ;

Trois Conseillers Généraux désignés par le Conseil tous les 3 ans et rééligibles ;

Le Maire de Cette ;

Le Président du Tribunal de commerce ;

Le Président de la Chambre de commerce ;

Le Commissaire de l'inscription maritime ;

Un capitaine au long cours habitant Cette ;

Un négociant-armateur de Cette ;

Le Chef de la Division des Finances, Secrétaire.

Enfin, le Commandant de l'École est choisi parmi les officiers de la marine de l'État ou parmi les capitaines au long cours.

L'École est établie sur un bâtiment de l'État qui a pour annexe un petit navire à vapeur et une goélette à voiles spécialement destinés à exercer les élèves à la mer.

Sont admis sur la désignation du Préfet et après un examen sérieux de la part de la Commission de surveillance, les enfants appartenant au Département de l'Hérault et, de préférence, les fils de marins, âgés de 13 ans au moins et de 15 ans au plus.

Après un séjour d'un an à bord du brick-École, les élèves sont embarqués, s'ils ont une instruction suffisante, sur des navires de commerce. Après chaque embarquement, ils rentrent à bord et reprennent leurs études jusqu'à un nouveau voyage.

Les ressources de l'École lui permettent d'entretenir annuellement 45 élèves qui peuvent devenir, sous sa direction, capitaines au long cours, ou habiles mécaniciens, capables ainsi de rendre les plus utiles services à la Marine marchande.

SUBVENTIONS ACCORDÉES EN 1898

AUX

Sociétés d'assistance entre marins et autres œuvres utiles à la population maritime.

Le 28 avril s'est réunie, au Ministère de la Marine, la Commission chargée de répartir, entre les œuvres utiles à la population maritime, le fonds constitué par les retenues de 4 p. 100 qui, aux termes de l'article 12 de la loi du 30 janvier 1893, sont effectuées sur les primes payées à la marine marchande.

Une somme de 280,000 francs a été ainsi partagée entre les sociétés ou établissements ci-après :

La Société humaine de la baie de la Somme.....	100
L'École professionnelle des pêches maritimes de Boulogne.	2.000
La Société humaine et des naufrages de Boulogne.....	2.000
N.-D. de Boulogne, société de secours mutuels entre les marins.....	800
La Société boulonnaise de secours aux familles de marins naufragés du quartier de Boulogne.....	500
La Société d'assurances mutuelles entre les marins du Portel.....	1.500
La Prévoyance d'Étaples, société pour l'assurance du matériel de pêche.....	1.000
L'Association mutuelle de prévoyance de Caen.....	1.000
La Société de secours mutuels de Ouistreham.....	300
La Société de secours mutuels de Port-en-Bessin.....	500

L'Association de prévoyance des pêcheurs et borneurs de Calais.....	2.000
La Caisse de secours des marins de Calais.....	2.500
A la Chambre de commerce de Calais, pour l'entretien d'un marin à l'École professionnelle des pêches maritimes de Boulogne	1.000
La Société d'assurances et de secours mutuels du quartier de La Hougue.....	3.000
La Caisse de secours des familles de marins de Cherbourg, de La Hougue et d'Isigny.....	300
La Société d'assurance entre pêcheurs du quartier de Cherbourg.....	1.500
L'École d'hydrographie de Dieppe.....	1.000
L'École des pêches maritimes de Dieppe.....	1.200
L'École d'hydrographie de Dunkerque.....	200
La Société d'assurances mutuelles entre les inscrits maritimes du quartier de Dunkerque.....	800
La Caisse de secours aux victimes de la pêche du poisson frais de Dunkerque.....	400
Entretien d'un marin de Dunkerque à l'École professionnelle des pêches maritimes de Boulogne.....	1.000
L'Association de prévoyance des marins pratiquant la pêche ou le bornage de Gravelines.....	2.000
La Caisse de secours aux familles des marins pêcheurs à la morue du quartier de Gravelines.....	1.000
La Caisse de secours en faveur des familles des marins morts ou présumés périr à la pêche de la morue du port de Dunkerque	3.000
L'École d'hydrographie de Fécamp.....	1.500
La Caisse de secours des marins de Fécamp.....	1.000
La Bouée de sauvetage, association mutuelle d'assurance et de prévoyance des pêcheurs d'Étretat.....	700
L'Orphelinat de Saint-Michel de Fécamp.....	500
L'Asile Brévilliers, de Sainte-Adresse.....	6.000
Bureau de placement gratuit pour les marins, administré par la Chambre de commerce du Havre.....	6.000

La Société « La Flotte, » entre marins sortis du service et inscrits maritimes.....	500
La Société des OEuvres de mer.....	20.000
La Société d'assistance mutuelle des propriétaires de bateaux et d'engins de pêche du quartier de Trouville.	1.000
La Société de secours mutuels des marins de Honfleur et de Berville-sur-Mer	600
La Société de secours mutuels des pêcheurs de Villerville.	300
La Société de secours mutuels des marins et ouvriers maritimes de Trouville-Deauville.....	600
La Chambre syndicale des marins de Villerville.....	200
La Société de secours aux pêcheurs et marins de l'arrondissement de Pont-Audemer.....	100
La Caisse de secours des marins de Saint-Valery-en-Caux.	1.500
La Société de secours aux victimes de la mer, du Tréport.	300
L'École pratique et professionnelle de pêche maritime pour mousses et adultes du Tréport.....	500
La Maison du marin, de Dunkerque.....	10.000
La Société N.-D.-de-Foi, d'Étaples.....	500
La Société N.-D.-de-Bon-Secours, de Dieppe.....	600
L'Orphelinat des petits mousses, de Dieppe.....	4.000
La Prévoyante, de L'Aberwrac'h, société pour l'assurance du matériel de pêche.....	400
La Garantie, de Camaret, société pour l'assurance des bateaux et du matériel de pêche.....	500
L'Utile, du Conquet, société pour l'assurance du matériel de pêche.....	800
La Société le Sou du marin, du Faou.....	400
La Granvillaise, société d'assurances mutuelles entre les marins employés à la pêche de la morue.....	1.000
La Société pour l'assurance du matériel entre propriétaires de bateaux, de Granville.....	200
La Société de secours mutuels entre marins et familles de marins du quartier de Granville, dite « le Sou du marin ».	1.000
La Prévoyante, société d'assurances mutuelles entre les patrons et matelots pêcheurs du quartier de Roscoff..	600

La Solidarité, société d'assurances mutuelles entre les patrons et matelots du quartier de Morlaix.....	1.500
La Fraternelle de Douarnenez, association de prévoyance pour l'assurance du matériel de pêche.....	600
L'Association de prévoyance des marins pêcheurs du quartier de Quimper.....	2.500
L'Association de prévoyance des marins pêcheurs du quartier de Concarneau.....	600
Le Syndicat professionnel des patrons et marins pêcheurs d'Audierne.....	400
La Société de secours mutuels entre marins pêcheurs du quartier de Concarneau.....	200
La Caisse de secours des pêcheurs d'Islande, à Paimpol.	4.000
L'Hôpital français de Faskrudfjord.....	1.000
La Société d'assurance sur la vie des marins des Côtes-du-Nord, à Saint-Brieuc.....	4.000
L'Association mutuelle de prévoyance entre les pêcheurs du quartier de Lannion.....	500
La Prévoyante, société d'assurances entre pêcheurs du quartier de Saint-Brieuc.....	1.000
La Société de secours mutuels entre marins pêcheurs et borneurs du quartier de Paimpol.....	4.000
La Société d'assistance mutuelle entre les pêcheurs du quartier de Tréguier.....	500
La Société d'assurances mutuelles entre les marins employés à la pêche de la morue du quartier de Saint-Malo.....	10.000
La Société des Hospitaliers-Sauveteurs bretons.....	100
L'École de pêche, de Groix.....	3.000
L'Association de prévoyance entre les armateurs et patrons de pêche, de Groix.....	2.000
L'Association de prévoyance des pêcheurs du quartier de Belle-Isle.....	800
L'Association de prévoyance des patrons pêcheurs du Bono (quartier d'Auray).....	400
Le Sou du Marin bellilois, société de secours mutuels...	400

La Société de prévoyance mutuelle entre les patrons pêcheurs du quartier de Lorient.....	1.000
L'École d'hydrographie de Nantes.....	2.100
La Société de secours mutuels entre marins pêcheurs du quartier de Nantes.....	1.200
La Maison du Marin, de Nantes.....	5.000
L'École d'hydrographie de Saint-Nazaire.....	1.000
L'Association de prévoyance des patrons pêcheurs du Croisic	1.500
La Société « le Sou du Marin, » du Croisic.....	1.000
L'École professionnelle maritime du Croisic.....	4.000
L'Orphelinat de N.-D.-des-Pins, à Auray.....	12.000
L'Union de Saint-Jean-de-Luz, société pour l'assurance du matériel de pêche.....	300
La Maison du Marin, de Bordeaux.....	10.000
La Solidarité maritime d'Arès, société pour l'assurance du matériel de pêche.....	100
La Mutualité maritime d'Arcachon, pour l'assurance du matériel de pêche.....	100
La Solidarité maritime de Gujan, société pour l'assurance du matériel de pêche.....	200
L'École régionale des pêches et de la navigation d'Arcachon.....	400
La Société de secours mutuels des marins : N.-D. d'Arcachon.....	600
L'École maritime pratique pour la formation d'apprentis marins, de Bordeaux.....	3.000
La Maison du Marin, de Rochefort.....	10.000
La Société d'assurance et de secours mutuels entre pilotes et marins pêcheurs du quartier de Rochefort.....	1.200
L'École professionnelle des pêches maritimes des Sables-d'Olonne.....	2.000
L'Association entre patrons pêcheurs de Noirmoutier pour l'assurance du matériel de pêche.....	1.200
La Prévoyance, association mutuelle de marins des Sables-d'Olonne.....	800

La Mutuelle de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, société entre marins pêcheurs pour l'assurance du matériel de pêche.	800
La Société de prévoyance et de secours mutuels des propriétaires de bateaux de pêche des Sables-d'Olonne...	800
La Société de secours mutuels syndicale contre les accidents survenus à bord des bateaux de pêche des Sables-d'Olonne	800
La Caisse des veuves et orphelins de la Société des régates rochelaises	600
La Société de secours aux marins naufragés, de Royan..	800
La Maison du Marin, de La Rochelle.....	10.000
La Société d'assurances maritimes entre pilotes et pêcheurs du quartier de Royan.....	800
L'École des pêches, de La Rochelle.....	800
La Société de secours mutuels des propriétaires de bateaux et d'engins de pêche du quartier de La Rochelle.	800
L'Association de prévoyance entre les patrons pêcheurs et propriétaires de bateaux de pêche du quartier de l'île d'Oleron.....	800
La Société de secours mutuels de Bastia, en cas de pertes de filets et d'embarcations.....	100
La Fraternité maritime d'Ajaccio.....	500
La Prud'homie des patrons pêcheurs d'Ajaccio	400
L'École navale du Bousquet, de Cette, pour les mousses et les novices.....	4.000
La Prévoyance d'Agde, société d'assurances mutuelles entre pêcheurs.....	1.200
L'Association de prévoyance des patrons pêcheurs de Martigues.....	500
L'Association de prévoyance des patrons pêcheurs de Marseille.....	700
L'Association de prévoyance des patrons pêcheurs de La Ciotat	400
La Société de secours mutuels entre marins pêcheurs du quartier d'Arles.....	300
La Maison du Marin, de Marseille.....	3.000

L'Asile des Marins, de Marseille	3.000
La Salle de repos des marins de Marseille.....	200
L'Oeuvre de patronage, gérée par la Chambre de commerce de Marseille, en vue de subvenir aux besoins des marins que la maladie ou les infirmités forcent à rester momentanément dans l'inaction.....	25.000
L'École de pêche de Marseille.....	1.500
Le Sou du Marin, de Marseille, société de bienfaisance..	600
L'Orphelinat maritime de Marseille	1.000
La Prud'homie des patrons pêcheurs de Marseille.....	400
La Prud'homie des patrons pêcheurs de Menton.....	100
La Prud'homie des patrons pêcheurs de Villefranche....	200
La Prud'homie des patrons pêcheurs de Nice.....	100
La Prud'homie des patrons pêcheurs d'Antibes.....	150
La Prud'homie des patrons pêcheurs de Cannes.....	150
La Société de secours mutuels la Prévoyance maritime de Cannes	200
La Fraternelle de Banyuls-sur-Mer, association entre pêcheurs.....	500
L'Union de Collioure, association entre pêcheurs.....	1.000
La Solidarité maritime de La Seyne, association de prévoyance des patrons pêcheurs	400
La Société d'assistance pour le matériel de pêche de Saint-Tropez	300
La Prud'homie des patrons pêcheurs de Toulon.....	300
La Prud'homie des patrons pêcheurs de La Seyne.....	100
La Prud'homie des patrons pêcheurs du Brusq.....	100
La Prud'homie des patrons pêcheurs de Sanary.....	100
La Prud'homie des patrons pêcheurs de Bandol.....	100
La Prud'homie des patrons pêcheurs du Lavandon.....	100
La Prud'homie des patrons pêcheurs de Saint-Tropez ...	100
La Prud'homie des patrons pêcheurs de Saint-Raphaël .	100
Société l'Enseignement professionnel et technique des pêches maritimes.....	6.500
Société centrale de sauvetage des naufragés.....	20.000

Vu :

Le Doyen,
GLASSON.

Vu :

Le Président de la thèse,
RAOUL JAY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

TABLE DES MATIÈRES

Institutions professionnelles, coopératives, mutualistes et d'assistance organisées pour la protection des marins.

	Pages.
INTRODUCTION	5

PREMIÈRE PARTIE

INSTITUTIONS PROFESSIONNELLES ET COOPÉRATIVES

Première section. — Constitution et portée des Syndicats professionnels maritimes.

1. —	Origine et formation	9
2. —	Utilité pour les diverses professions maritimes	10
3. —	Droit pour les marins de former des Syndicats	11
4. —	Exclusion des pilotes	13
5. —	Restriction à l'exercice du droit de grève de la part des membres des Syndicats maritimes.	16
6. —	Liste des Syndicats existants au 1 ^{er} janvier 1899	19
	Tableau récapitulatif	31
	Syndicat maritime de France	32

Deuxième section. — Action des Syndicats professionnels maritimes.

7. —	Congrès	33
	Congrès de Marseille 1891	33
	id. Bordeaux 1895	35
	id. Saint-Nazaire 1896	36
	id. Paris 1898	38

8. — Fondation de Maisons de marins et de Sociétés de secours mutuels	42
<i>Troisième section. — De la coopération chez les marins pêcheurs</i>	
	43

DEUXIÈME PARTIE

INSTITUTIONS MUTUALISTES

I. — Tentatives d'assurance des marins par les Compagnies d'assurances sur la vie	47
II. — Sociétés de secours mutuels	
A. Premier groupe : Sociétés de secours mutuels contre les accidents de personnes	54
Liste des Sociétés existantes au 1 ^{er} janvier 1899	54
Sociétés du type le « Sou du Marin »	68
B. Deuxième groupe : Sociétés d'assurances mutuelles contre la perte du matériel	70
Liste des Sociétés existantes au 1 ^{er} janvier 1899.	73
III. — Caisse de prévoyance de l'État (loi du 21 avril 1898).	
A. Premier projet du Comité consultatif des pêches maritimes.	81
§ 1 ^{er} . — Assurance du matériel	84
§ 2. — Assurance sur la vie	87
B. Deuxième projet du Comité consultatif des pêches maritimes.	91
C. Projet de la Commission supérieure des Invalides.	96
D. Projet du Conseil supérieur de la marine marchande.	103
E. Loi du 21 avril 1898 et textes comparatifs de la loi et des projets précédents	105
F. Principaux caractères distinctifs de la loi du 21 avril et de celle du 9 du même mois sur les accidents du travail	126
G. Protestations contre la loi du 21 avril 1898	127
IV. — Prud'hommes pêcheurs.	131

TROISIÈME PARTIE

INSTITUTIONS D'ASSISTANCE

I. — Maisons de marins	136
Historique	136
Maison du Marin de Dunkerque	140
— du Havre	144
Bureau de placement du Havre	145
Maison du Marin de Nantes	145
— de La Rochelle	147
— de Rochefort	149
— de Bordeaux	151
— de Marseille	152
Hôtel des marins de Marseille	154
Hospitalisation des marins dans les ports dépourvus de Maisons de marins	155
II. — Sociétés diverses	156
Société centrale de sauvetage des naufragés	156
Société humaine et des naufrages de Boulogne-sur- Mer	158
Société de secours aux familles des marins français naufragés	159
Société l' « Enseignement professionnel des pêches maritimes »	160
Société des « OEuvres de mer »	162
Orphelinat des petits mousques de Dieppe	163
Orphelinat Saint-Michel, à Fécamp	163
Orphelinat des victimes de la mer et du dévouement, à Saint-Servan	164
Asile Brévilier de Sainte-Adresse	164
École maritime pratique d'apprentis marins de Bor- deaux	165
École navale Paul Bousquet de Cette	166
Liste des subventions accordées par le Gouvernement en 1898	168

LA ROCHELLE, IMPRIMERIE NOUVELLE NOËL TEXIER.

